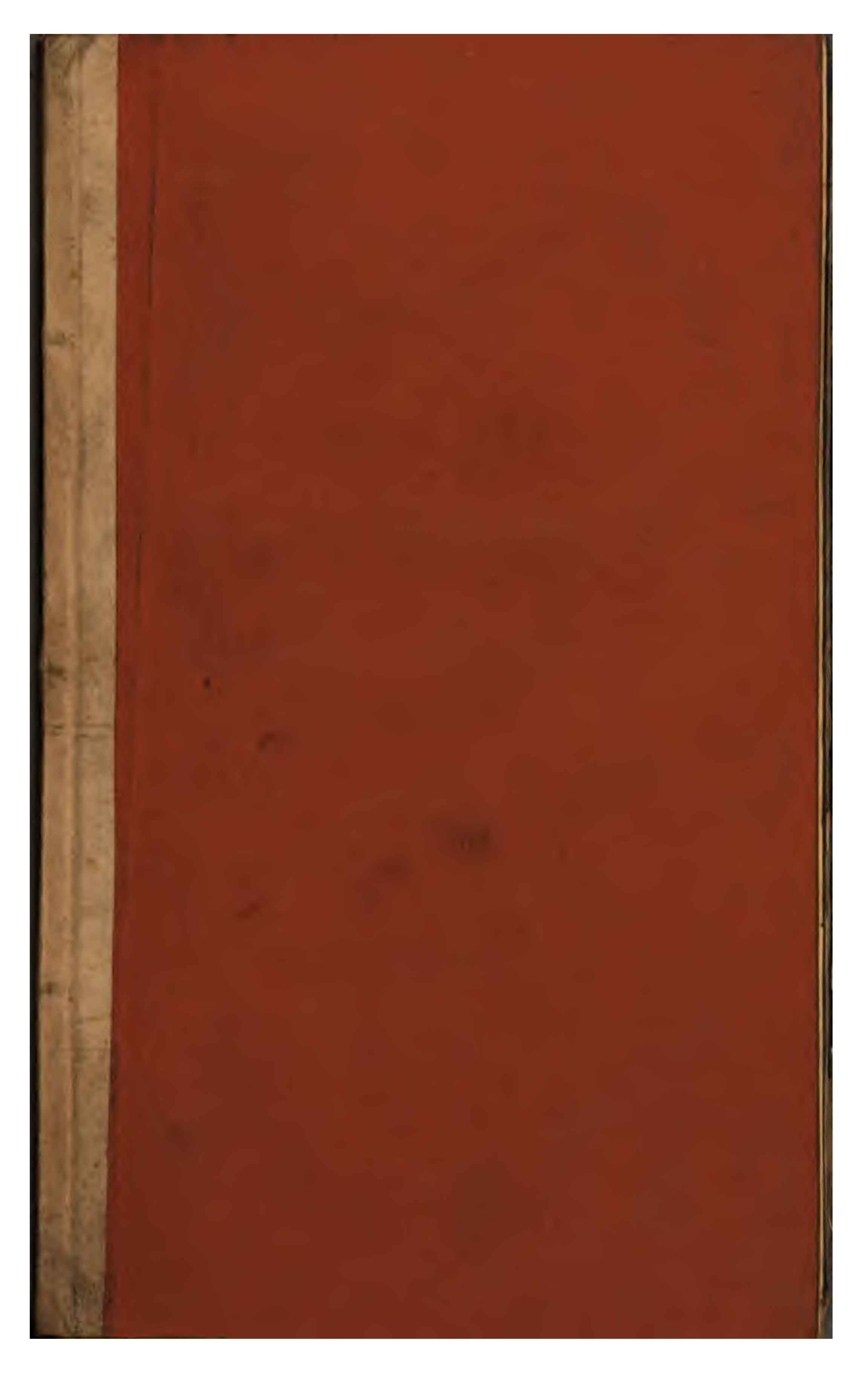










Der Zollverein

mit

seinen Ostseehäfen

und

Hamburg.

Der Zollverein

mit

seinen Ostseehäfen

und

Hamburg.

Von

A. S....r.

Berlin, 1845.

Im Verlage von Julius Springer.




BRITISH MUSEUM
Transferred
DUPLICATE


LIBRARY

Einleitung.

Dem aufmerksamen Beobachter wird es nicht entgangen sein, daß der Zollverein das erste Stadium seiner Laufbahn vollendet hat und im Begriff steht, das zweite zu beginnen. Nachdem die Zollschranken im Innern gefallen, und ein Markt von mehr als 28 Millionen Consumenten geschaffen, nachdem hierdurch Fabriken der verschiedensten Art entstanden, erweitert und erstarkt, Kräfte, die bisher geschlummert, und von denen man kaum etwas geahnt hatte, erweckt waren; sich überhaupt ein Leben und ein Unternehmungsgeist in die Mitglieder dieses großen Vereines ergossen hatte, die von dem Gedanken eines einigen Deutschlands getragen, sich ihres schönen Zieles immer mehr bewußt wurden, — nachdem dieses große Ganze in einer gewissen Vollendung vor den freudigen Blicken seines Volkes und den erstaunten der Welt dastand, — da mußte auch der Wunsch und das Verlangen entstehen, dem Auslande gegenüber eine gleich feste und vortheilhafte Stellung einzunehmen, sich vollends zur Geltung zu bringen.

Eines störte noch die Freude, und trübte manche Aussicht, ließ sogar vieles noch als Illusion erscheinen, was ohnedies berechtigte Hoffnung hätte sein können; noch immer fehlten außer dem mächtigen Oestreich auch diejenigen Staaten, von denen man so eifrig den Anschluß begehrt hatte, denn diese sollten den Zollverein dem Alles erfrischenden und ermuthigenden Meere zuführen, und da der Drang hierzu zu stark war, konnte auch die Entscheidung nicht lange ausbleiben — sie kam, fiel aber nicht zu Gunsten der gehegten Hoffnungen aus. Der Eindruck war erschütternd und nachwirkend, man sah seine Hoffnungen von einer Seite — für längere Zeit

wenigstens — abgeschnitten, von welcher man sie am meisten gehegt hatte, und am meisten dazu berechtigt gewesen war; um so mehr mußten Wünsche auftauchen, sie von einer andern Seite zu suchen, dem einmal gefühlten Bedürfniß Genüge zu leisten. Ja, es war Bedürfniß geworden, nicht allein mit sich zu verkehren, sondern auch mit dem Auslande in Verbindung zu treten; sich hinauszuwagen auf das weite Meer, wo Eifersucht der anderen Völker genug Schwierigkeiten in den Weg gelegt hätten, wodurch aber um so mehr Gelegenheit gegeben wäre, seine Kräfte zu stählen, und im lebhaften Verkehr mit fremden Nationen sich Austausch der Gedanken und Sitten, sich Erfahrung und Lebensmuth zu holen. Dieses Bedürfniß aber war so lebhaft geworden, die Anstrengungen es zu befriedigen traten so deutlich hervor, daß man mit Recht das eine Stadium: „die Erstarkung des innern Verkehrs" für beendet ansehen kann, und behaupten, daß das zweite: „die Belebung des Auswärtigen" anfangen wird.

So allgemein und lebhaft aber auch der neue Weg, welcher einzuschlagen ist, erkannt werden mag, so liegt doch kaum ein Ereigniß vor, welches faktisch den Anfang dieser Epoche bezeichnen könnte, vielmehr wird der mißlungene Versuch, mit fernen Völkern Verbindungen zu schließen, uns überzeugen, wie viel Hindernisse noch zu übersteigen sind, bis wir nur sagen können, unser auswärtige Verkehr hat die Aussicht, den Aufschwung und die Ausbreitung zu gewinnen die das Bedürfniß und die Industrie von 28 Millionen hervorzurufen im Stande ist. Indessen naht ein Jahr, das von den wichtigsten Folgen für den Zollverein sein muß, das Jahr 1848. In ihm läuft nicht allein der wichtige Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen England und dem Zollverein ab, welcher schwerlich ohne Modificationen erneuert werden dürfte, sondern auch die Verträge, die England mit den Nordseeuferstaaten Deutschlands geschlossen hat, *) so daß in Betracht, der Stel-

---

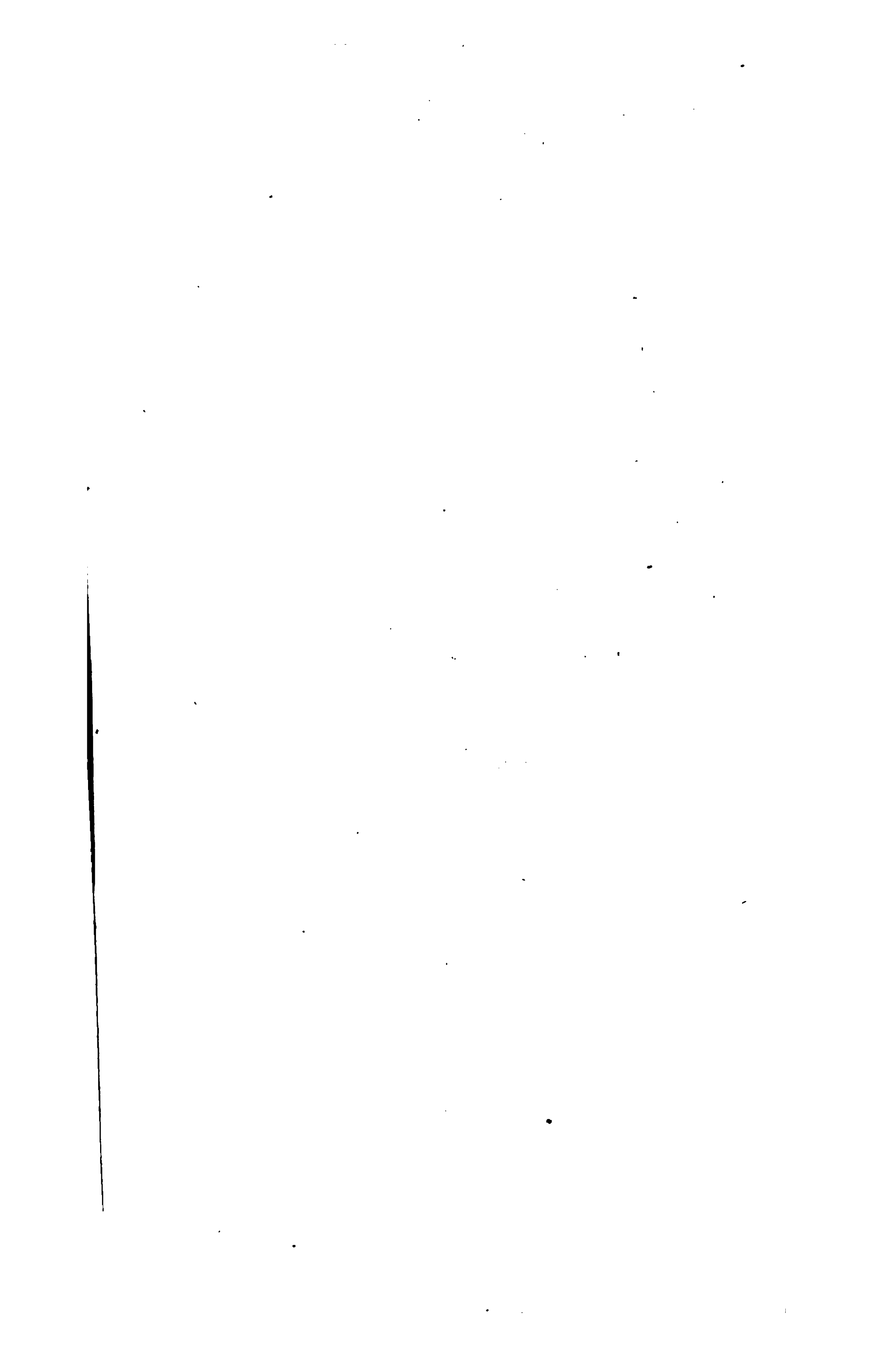
*) Auch bei dem Vertrage zwischen England und Hannover vom 22. Juli d. J., welcher 1854 abläuft, ist von England (!?!) bestimmt, ihn 1848 nochmals der Erwägung zu unterziehen. Deutet diese Bestimmung nicht ganz darauf hin, daß Hannover sich das Ansehen zu geben bemüht ist, daß es gar nicht daran denkt, sich dem Zollverein anzuschließen, während es in der That doch überzeugt ist, daß es durch besondere Ereignisse, welche sich wohl 1848 zuerst offenbaren werden, genöthigt werden kann, nachzugeben? Was kann wohl England bei einem ihm durchgehends günstigen Vertrage für ein Interesse haben, ihn 1848 nochmals erwägen zu wollen, und was kann es in diesem Falle wohl bewe-

lung, welche der Zollverein dem Auslande gegenüber einzunehmen vermag, wie in Betracht dessen, ob die Nordseeuferstaaten ferner vom Verein getrennt bleiben werden, das Jahr 1848 als ein Jahr anzusehen ist, in welchem ein Kampf um die Ehre und Größe des gemeinsamen Vaterlandes stattfinden wird, in welchem die Frage, ob Deutschland ferner zersplittert bleiben, oder wieder einen Schritt zur weiteren Einigung thun will, ihre Entscheidung finden muß. Erwägt man nun, daß es besonders darauf ankommen wird, ob der Zollverein dann Kraft und Muth genug haben wird, seine deutschen Brüder an sich zu ziehen, die meisten Verträge aber schon 1847 gekündigt oder verlängert werden müssen, man auch darauf rechnen muß, daß mancher Versuch bei den Unterhandlungen scheitern kann, so ist es wahrlich die höchste Zeit, seine Kräfte zu erproben, zu sammeln und sich nach neuen umzusehen — daß uns dieses Jahr nicht unvorbereitet ereile, und wir nicht wissen oder nur zweifeln, was zu thun. — Vielmehr muß sich bis dahin eine bestimmte Ansicht durchgekämpft und die Oberhand behalten haben, und damit dieses geschehen kann, hat die Preußische Regierung noch zeitig genug ein Institut errichtet, daß hierbei am Behülflichsten werden kann. Erreichen kann sie aber nur ihr Ziel, wenn die Theilnahme an diesen Fragen allgemein und vor den Richterstuhl der öffentlichen Meinung geführt wird, und jede hervortretende Ansicht geprüft, gebilligt — oder widerlegt wird, und das stets mit dem Gedanken vor Augen, daß sich 1848 nicht allein das Schicksal des Zollvereins, sondern des gemeinsamen Vaterlandes für lange Zeit wieder entscheiden wird: seine fernere Zersplitterung oder eine Einigung, deren segensreiche Früchte sich bald in allen Verhältnissen kund geben würden.

Das Erste, was sich der Zollverein zu verschaffen suchen muß, werden Häfen sein, durch welche er mit dem Auslande in directe Verbindung treten kann. Noch gleicht der Zollverein einem Hause, das ohne Thüre zu sein scheint, und dessen Eingang in der That an der Seite gelegen und von Fremden besetzt ist; denn wir beziehen den größten Theil unseres Bedarfes durch die Hansestädte, Holland und Belgien, den ge-

---

gen, den Vertrag nichtsdestoweniger 6 Jahre über diesen Zeitpunkt hinauszuschieben? Um wieviel wahrscheinlicher ist es nicht, daß diese Bestimmung aus sogleich zu erkennenden Gründen von Hannover ausgegangen, England aber veranlaßt worden ist, sie auszusprechen — und zu welch traurigen Betrachtungen giebt solch ein Manöver nicht Anlaß?
(Protokolle zwischen England und Hannover vom 19. August d. J.)



Der Zollverein

mit

seinen Ostseehäfen

und

Hamburg.

Von

A. S....r.

Berlin, 1845.

Im Verlage von Julius Springer.

Kein Wunder also, daß ihm dieses stolze National-Gefühl als Flagge vorgesteckt war, und man Allen, bei denen man überhaupt dazu berechtigt war, zurief: „Schwöret dieser Fahne.“ Es war kein Hülfsmittel, wie so oft von den deutschen Gegnern des Zollvereins behauptet wurde, und noch behauptet wird, ergriffen, weil man keine genügenden Gründe zum Anschluß wußte — nein, durch diese Behauptung würde man den ganzen Geist des Zollvereins verkennen, es gehört unzertrennbar zu der Forderung, ohne welches sie selbst nicht gemacht werden kann; sie ist der reine, ja erhabene Ausfluß des Geistes, welche den Zollverein gegründet und zusammenhält, und sie sollte, weil man ihr nicht nachkommen will, einem irregeleiteten Patriotismus zugeschrieben werden? Erst nachdem diese, wir wollen noch nicht sagen, zu erfüllende, aber jedenfalls natürliche, und dem reinsten Nationalsinn entsprechende Forderung auf solch eine Weise zurückgewiesen wurde, daß man der Gegenpartei nicht allein Schwäche ihrer Gründe, sondern ihren Nationalsinn als Deckmantel derselben, wenn nicht gar als Heuchelei auslegte, ist es auch erklärlich, daß die Zollvereinspartei, wenn wir sie so nennen dürfen, sich so verkannt sehend, Vorschläge that und zu Mitteln gegriffen wissen wollte, welche die ursprüngliche Reinheit ihres National-Gefühls freilich stark trübte, und so ihren Feinden Waffen gegen ihre eigenen Behauptungen in die Hände gab, ja, daß man jetzt kaum zweifelhaft sein kann, wer innationaler auftritt, ob sie, oder die, welchen derselbe Vorwurf von ihr gemacht werde. Nur mit Bedauern kann man ein Verfahren angenommen sehen, das so wenig geeignet scheint, zum Ziele zu führen; wozu diese Drohungen durch das Ausland, Hamburg und Norddeutschland dazu zu zwingen, was sie nicht erfüllen zu können glauben? Sollte der Zollverein seines Bestehens halber selbst gezwungen werden, zu solchen Mitteln zu greifen, dürfte es nicht immer nur mit dem größten Bedauern geschehen? Wozu diese Freude, daß man in Antwerpen *) ein Mittel bekommen könnte, Hamburg und Bremen zu ruiniren? Und was ist die Folge davon? Nicht allein, daß die nationale Tendenz des Zollvereins arg befleckt wird, es bringt ganz das Gegentheil von der beabsichtigten Wirkung hervor, indem es zu dem Unmöglichen der

*) In der That ist ein Vertrag zu Stande gekommen, welcher Antwerpen zu einer Vorstadt Cölns, zu einem Hafen des Zollvereins macht. Die Folgen für Hamburg hiervon werden sich aus dem Folgenden im Context ergeben.

Forderung (wie es der Gegenpartei erscheint) noch das Gehässige hinzufügt. Mit einem stolzen Achselzucken sehen wir die Hamburger (und leider müssen wir zufügen, daß sie ein Recht dazu haben) diesen Bemühungen begegnen, und wir können versichern, daß in Hamburg Niemand für den Anschluß gestimmt ist. Nur einzelnstehende wenige Stimmen lassen einige Befürchtungen für die Zukunft laut werden, doch sind auch diese in einem Tone gehalten, daß sie den Zollverein schwerlich zu einer Hoffnung berechtigen können. Stellen wir nun diesen Stand der Parteien, die eine taub für alle Anforderungen, die andere Mittel für ihren Zweck ergreifend, die ihr schlecht ziemen, den Dingen gegenüber, welche, wie kurz angegeben, den Zollverein und das gesammte Nord-Deutschland in den nächsten Jahren erwarten, rufen wir uns noch einmal die Wichtigkeit des Jahres 1848 ins Gedächtniß zurück, daß es da gelten wird, so viel als möglich seine Kraft concentrirt zu haben, daß Niemand, auch Hamburg, nicht allein stehen darf, und auch ihm die Frage vorgelegt werden dürfte, „worauf stützest du dich?" so glauben wir uns wohl zu der Frage berechtigt, ob es nicht Zeit sei, an uns selbst diese Frage zu richten, und vornehmlich, uns über das, was zu thun, zu einigen: also vor Allem ruhig und unparteiisch die Verhältnisse nach beiden Seiten zu erwägen und sie dann vermittelnd, ein Resultat aufzustellen, das entweder gebilligt wird, oder — widerlegt — zu einem neuen führt?

Wir haben schon den ursprünglichen Grund angegeben, welcher den Wunsch nach dem Anschluß Hamburgs an den Zollverein erregte. Es handelte sich hauptsächlich darum, für die aufsteigende Industrie Absatzwege zu finden und Hamburg, welches von seiner Gesammtausfuhr fast die Hälfte nach Deutschland absetzt, sollte dafür auch für den Absatz der deutschen Industrie sorgen. Hamburg behauptet zwar, das thue es schon seiner eigenen Interessen wegen, und hatte in der That nicht allein jeden Zoll auf Getreide, Wolle, Zink und andere Producte, sondern auch auf einen, lange Zeit hindurch wichtigsten Industrieartikel Deutschlands: auf Leinen, gänzlich aufgehoben, welches Letztere besonders die vollste Anerkennung und vollsten Dank verdient; doch waren dieses sämmtlich nur Artikel, mit welchen das Ausland nicht concurriren konnte, und die Leinenindustrie, welche sogar wegen vieler traurigen Gründe immer mehr zurücktrat, ward bedeutend von der immer mehr zunehmenden Baumwollenindustrie überflügelt. Für diese, wie denn überhaupt für die Wollen-, Seiden- u. a. Waaren-Manufactur

trat die Nothwendigkeit eines Absatzes nach Außen und somit zuerst die Nothwendigkeit eines deutschen Marktes für diese Artikel hervor, welcher bis jetzt vergebens erstrebt, deshalb aber nicht weniger gesucht war. Aus Mangel an Colonien konnten wir im Auslande keinen Markt unser nennen, auf den Meßplätzen waren, wegen der Meßfreiheit, welche die betheiligten Regierungen, hauptsächlich Sachsen, auch nicht gut opfern konnten, die englischen Waaren noch immer in solch großem Umfange vorhanden, daß die Deutschen genug zu thun hatten, um mit ihnen rivalisiren zu können, und wenn auch die Zollvereins-Handlungen in manchen Artikeln hauptsächlich nur Zollvereins-Fabrikate kaufen konnten, so war der Absatz mit fremden Waaren nach dem Auslande noch immer sehr bedeutend, obgleich man auch zum Ruhme der deutschen Fabrikation hinzufügen kann, daß sich fast in jeder Messe ein oder der andere Artikel emanzipirte. Konnten so die Meßverkäufe, schon weil sie nur periodisch stattfanden, dem Bedürfniß der deutschen Industrie nicht genügen, so mußten auch in Hamburg die ausländischen Waaren einen großen Druck auf die deutschen ausüben, da die Transportspesen, welche sich auf den Messen mehr auf die Seite der Verkäufer ausländischer Waaren hinneigten, in Hamburg mehr auf Seiten der deutschen Waaren lasteten, und überdies in Hamburg mehrere Verkäufer englischer Waaren z. B., in England selbst Fabriken haben, während in Leipzig diese Verkäufe viel durch zweite Hand, welche auch verdienen wollen, stattfinden. Und so ist es auch. Soetbeer *) nimmt die Einfuhr fremder Industrie-Erzeugnisse 1840 auf 49,465000 Rthlr. (incl. Twist für 16,565000) an, während er die Ausfuhr deutscher Fabrikate in diesem Jahre auf 24,500,000 Rthlr. anschlägt. Andere (französische) Quellen führen die Einfuhr von Baumwollenwaaren von Deutschland, wozu der Zollverein wohl fast Alles liefert, 1841 auf 3,987,000 Rthlr. an, während sie die von englischem Baumwollenzeuge auf 5,398,000 Rthlr. angeben. Zu diesen muß man aber, um die beiden Einfuhren vergleichen zu können, die Einfuhr von engl. baumwollenen Strumpfwaaren, welche in der ersten Summe jedenfalls enthalten sind, hinzufügen, und wollen wir diese im Verhältniß zu frühern Einfuhren auf 1,202,000 Rthlr. **) annehmen, so erhalten wir eine Einfuhr von circa 6,660,000 Rthlr.

---

*) Ueber Hamburgs Handel. I. Forts.
**) 1840 betrug sie 1,150,000 Rthlr.

engl. Baumwollenwaaren gegenüber der deutschen 3,987,000 Rthlr. Könnte man also bewirken, daß in Hamburg, dem fortwährenden Meß- und Marktplatz, die deutschen Waaren vor den englischen einen Vortheil genössen, so wäre der gehegte Wunsch, einen großen Marktplatz für den auswärtigen Verkehr zu haben, erfüllt, und daß, wenn Hamburg die Zölle des Zollvereins annähme, dieses vollkommen erreicht wäre, liegt auf der Hand: die Einfuhr ausländischer Waaren wäre bedeutend erschwert, für manche Artikel ganz unmöglich gemacht, und die Waaren des Zollvereins hätten freien Spielraum gehabt. Man wird sogleich einwenden, der Markt hätte sich bedeutend vermindert — zugegeben; aber das hatten die Verhältnisse des Zollvereins (wohl gemerkt, wir sprechen jetzt von den Interessen des Zollvereins und nicht Hamburgs!) nicht geändert. Zuerst glauben wir nicht, daß der Markt sich so bedeutend vermindert hätte; Braunschweigs Verhältnisse können uns zum Beispiele dienen; Alle fürchteten dort den Untergang der Messe, in der That blieben auch mehrere Einkäufer das erste Mal aus, nachher hieß es in einem Berichte von dort wörtlich: den besten Beweis gegen jene Befürchtung liefert unsere jetzige Messe, die besonders in Tuch und Leder, auch kurzen und Holzwaaren eine der besten seit mehreren Jahren ist, ... und die im vorigen Jahre ausgebliebenen Einkäufer aus Norddeutschland sind sämmtlich wieder hier. Vergleicht man nun Hamburgs Hülfsmittel mit denen Braunschweigs, und erwägt, wie viel mehr Interessen hier als dort den Einkäufer fesseln müssen, so wird man uns zugeben, daß (ausgenommen ein gewisser Zweig des Handels, von welchem später bei Hamburg die Rede sein soll), die Verminderung dieses Marktes, welche man nach Obigem bei der Baumwollenindustrie (einer der wichtigsten des Zollvereins) im Ganzen auf circa 11¼ Million *) anschlagen

---

*) Soetbeer nimmt im angeführten Werk den Markt für Baumwollenwaaren höher an: er schätzt nämlich 1840 schon die Einfuhr ausländischer Baumwollenwaaren auf 9 Millionen Rthlr. (so daß, zählt man die aus Deutschland von 4 Millionen hinzu, der Markt 13 Millionen betrüge); wir wüßten aber nicht, wo diese 9 Millionen vom Auslande herkommen sollen. England hat 1840 im Ganzen nach Deutschland (Triest und die Ostseehäfen ausgeschlossen) 1,100,140 Pfd. St. = 7,426,000 Rthlr. geführt; sind wir demnach geneigt auf Hamburgs Antheil auch nur etwa obige Summe von circa 6,600,000 Rthlr. zu rechnen, doch wollen wir aber 7 Millionen annehmen (so daß allen andern Häfen Deutschlands mit Bremen und Lübeck nicht einmal ½ Million bliebe), selbst dann wüßten wir auch nicht, von wo für noch 2 Millionen eingeführt sein kann.

kann, nicht so sehr bedeutend gewesen wäre. Aber hätte er sich selbst um ⅓ und mehr vermindert für den Zollverein, welcher keine 4 Millionen dazu geliefert hatte, wäre so doch eine bedeutende Erweiterung zugängig gewesen, und dasselbe Verhältniß wie in diesem speciellen Falle zeigt sich auch im Ganzen, da, wie wir schon oben angegeben, der Markt Hamburgs für Industrieerzeugnisse überhaupt (1840 nach Soetbeer) sich auf 73,965,000 Rthlr. beläuft, wozu Deutschland kaum ⅓, nämlich 24,500,000 liefert. Hierdurch wird man wohl am Besten die Wichtigkeit des Anschlusses Hamburgs erkennen, und glauben wir dieses auch als den alleinigen, aber auch genügend triftigen Grund angeben zu können. Auf alle andere konnte Hamburg, und größtentheils mit Recht erwidern, wir können Alles, was Ihr verlangt, thun, ohne zum Zollverein zu gehören, wir können ebenso deutsch sein, ohne uns angeschlossen zu haben, wir nehmen Euch auch ohnedies Eure Waaren ab, aber gebt uns nur solche, die wir gebrauchen können, und die man uns wieder abnimmt; aber die fremden Waaren zu Gunsten der deutschen so zu verdrängen, wie es der Anschluß bewirkt hätte, konnten sie ohne diesen freilich nicht, und da die Forderung nach ihm hierin seine natürlichste und motivirteste Erklärung findet, werden wir dieses als den Hauptgrund derselben von Seiten des Zollvereins festhalten können. Ob diese Forderung aber von Hamburg anerkannt, und — das wird wohl die Hauptsache bleiben — ob sie von ihm erfüllt werden kann, sind Fragen, welche billigerweise nur Hamburgs Verhältnisse beantworten können, wir gehen also auch zu diesen über.

Um von Hamburgs Markt einen Begriff zu geben, möge hier der Verkehr im Jahre 1841, welcher seitdem noch jährlich zugenommen, angegeben werden *). Die Einfuhr betrug

---

Frankreichs Ausfuhr betrug in diesem Artikel kaum 200,000 Rthlr. (nach allen Hansestädten), und außer genannten Ländern dürfte höchstens die Schweiz noch namhaft gemacht werden, deren Ausfuhr letztere Summe aber kaum übersteigen dürfte. Wir glaubten also den Markt nicht 13 Millionen, sondern 11½ angeben zu müssen.

*) Diese Daten sind nach franz. Quellen. Nach Soetbeer war die Einfuhr 1839: 135,948,000 Rthlr., 1840: 141,265,000 Rthlr., so daß obige Einfuhr zu niedrig, oder Soetbeer's Angabe zu hoch — was, wie oben gezeigt, möglich — erscheint; um so mehr da 1841 eine bedeutend größere Einfuhr von Getreide in Hamburg stattfand als 1840, doch waren wiederum die Preise vieler Producte 1841 niedriger als 1840, so daß sich deshalb die geringe Steigerung des Handels dem Werthe nach erklä-

143,792,000 Rthlr., die Ausfuhr 122,615,000 Rthlr. und hat Hamburg die enorme Größe dieses Marktes nicht allein seiner Lage, sondern mehr noch der Freiheit seines Handels zu verdanken, welche ihn weit über die Grenzen, zu denen seine Lage es berechtigen könnte, ausdehnt. Der sehr geringe Zoll von ½ p. C., der auf sämmtliche Waaren gelegt ist, und selbst von diesen sind manche — theils schon oben genannt — befreit, und die Leichtigkeit, mit welcher er erhoben wird, „auf Bürgereid," so daß bei der Empfangnahme nicht die geringste Verzögerung stattfindet, mußte natürlich jede Waare nach Hamburg führen, selbst wenn der Absatz nach hier noch ungewiß, oder noch nicht im Gange war. Nur so konnte sich dieser so vollkommen vollständige Markt, wie er vielleicht in der ganzen Welt nicht noch einmal gefunden wird, auf dem Nichts fehlt, bilden, und bei der Wechselwirkung, die eine Waare auf die Andere ausübt, daß ein auswärtiges Haus mit der Einen Waare, die es von einem Platz bezieht, auch gern wo möglich die zweite und dritte sich kommen läßt, konnte sich auch die dem Markt angemessene, und diesen noch stets vergrößernde Nachfrage bilden und erhalten. Je größer aber der Markt wurde, je mehr sich die Vortheile, die er anbieten konnte, vermehrten, um so weitere Grenzen konnte er sich schaffen, und so sehen wir denn Hamburgs Handel sich nach allen Gegenden Europas ausbreiten, und überall immer festeren Fuß fassen. Der zweite Vortheil, den dieser große Markt bieten mußte, war, daß sich bei — und auch durch die Transitfreiheit ein bedeutender internationaler Handel bilden konnte. Nirgends dürfte die Transitfreiheit so ganz ohne jede Umständlichkeit sein, wie hier. Der Eigenthümer beeidigt „statt Bürgereid" durch Unterschrift eines Transitzettels, in welchem nur angegeben ist, von wo die Waare kommt und wohin sie geht (was beim Ausgang erst ausgefüllt zu werden braucht), daß die Waare nach Erklärung der Zollordnung transit ist, daß sie nämlich schon für einen Zweiten außerhalb bestimmt ist und mit ihr keine Veränderung durch Verkauf 2c. vorgeht, worauf der Eigenthümer die Waare ohne weitere Beaufsichtigung in sein Haus bekommt, wo er sie 4 Monate halten

---

ren läßt. Soetbeer giebt von 1841 noch keine vollständige Uebersicht der Einfuhr — von der Ausfuhr überhaupt keine, so daß es uns lieb war, obige Daten, welche keinesfalls bedeutend von Soetbeer abweichen, geben zu können.

kann. Es hat sich hierdurch auch in der That ein sehr bedeutender Speditionshandel gebildet, der die Waaren nach allen Theilen der Erde sendet, und dort immer neue Kraft und neue Nahrung schöpft. Sind es natürlich auch andere Ursachen gewesen, welche eben wegen ihrer Gegenseitigkeit diesen Handel hervorgebracht, so glauben wir doch die Handelsfreiheit als den ursprünglichsten, als die Basis der jetzigen Blüthe desselben angeben zu dürfen; sie hat die Waare hierher geführt und dadurch einen Markt gebildet, der viele Käufer anlockte, diese gaben wieder Anlaß, daß die Zufuhren in größerem Maßstabe stattfanden, und erst nachdem der Markt eine gewisse Höhe erreicht hatte, konnten alle die weitern Einrichtungen, welche ins Leben traten, ihren wohlthätigen Einfluß ausüben, was ohne vorherige Basis gewiß nicht die Wirkung gehabt hätte, wie jetzt. Wir erwähnen nur die 20 Assecuranz-Gesellschaften mit einem Capitale von 5,757,500 Rthlr., welche allein dem großen hiesigen Handel entsprungen sind, und deren Geschäfte, — es wurden 1841 für 136,187,600 Rthlr. versichert, so daß die Einnahme 1,986,450 Rthlr. betrug — nicht allein einen wichtigen Theil des Handels ausmachen, sondern auch aufs Vortheilhafteste (durch billige Prämien gegen Seegefahr) auf denselben wirken. Es würde uns auch zu weit führen, alle andern Institute und Einrichtungen, wie Bank, Handelsgericht, alles wie die Assecuranzen dem großen Handel entspringend, und wieder auf ihn zurückwirkend, weiter berücksichtigen zu wollen *), uns kam es nur darauf an, das charakteristische des Hamburgischen Handels hervorzuheben, um zu sehen, wie weit er sich mit dem Handel des Zollvereins wird in Einklang bringen lassen, und glauben, ihn richtig erkannt zu haben, wenn wir behaupteten, daß die Freiheit die Grundlage ist, auf welcher er ruht, und welcher er seine Größe zu verdanken hat.

Stellt man nun dieses Hamburg dem Zollverein gegenüber, so wird sich uns sogleich die Frage aufwerfen, läßt der oben beschriebene Charakter Hamburgs, dessen hervorstechender Zug Freiheit ist, einen Anschluß an den Zollverein zu, durch welche es dessen Zölle annimmt? Um jedoch diese Frage zu beantworten, müssen wir wohl etwas specieller auf Hamburgs

---

*) Wir verweisen auf das angeführte Werk Soetbeer's: „Ueber Hamburgs Handel." Hoffmann und Campe 1840 und I. Fortsetzung 1842 als ein getreues, klares Bild des großartigen Handels dieser Stadt.

Handel eingehen, und trennen zunächst Producte und Fabrikate. Von der Gesammteinfuhr 1840 im Werth von 141,265,000 Rthlr. kommen auf Producte 67,300,000 Rthlr., auf Manufacte 73,965,000 Rthlr. Von den Producten sind für 28,250,000 Rthlr. inländische, welche nach dem Auslande abgesetzt werden; und für 39,050,000 Rthlr. ausländische, welche theils nach Deutschland abgesetzt, theils wieder in assortirten Sendungen nach dem Auslande geführt werden. Es käme nun darauf an zu wissen, was von den deutschen Producten vom Zollverein und was von Nicht-Zollvereins-Staaten Deutschlands kommt, um beurtheilen zu können, welche Zufuhren noch hier beim Anschlusse durch die Zölle des Zollvereins gefährdet werden möchten. Wie wir unten *) sehen, wird nur für circa 18 Millionen Rthlr. vom Zollverein und für circa 10¼ Millionen Rthlr. von deutschen Ländern eingeführt; doch in Betracht, daß auf die meisten Artikel hiervon wie *) auf Wolle gar keine und auf die andere auch nur unbedeutende Zölle gelegt sind, so daß nur auf 5 Millionen Rthlr. der bisherigen Einfuhr Zölle lasten würden, diese Waaren aber theils hier verbraucht, theils gut transit gehn können, so dürfte bei dieser Abtheilung der Producte keine große Gefahr beim Anschluß gesehn werden können. Ganz anders wird es sich aber bei der zweiten Abtheilung: den ausländischen Producten, deren Einfuhr circa 39 Millionen Rthlr.

*) Die Einfuhr der deutschen Produkte bestehet (dieses ist abschätzend gerechnet) in:

	Werth.	Vom Zollverein.	Von Nicht-Zollvereins-Ländern.
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
Getreide für .	8,000,000	6,000,000	2,000,000
Kleesaat . .	1,830,000	1,000,000	330,000
Kartoffeln und Fruchtspriet	196,000	—	196,000
Nutzholz . .	1,125,000	1,000,000	125,000
gesalz. Fleisch und Schinken	133,000	—	133,000
Butter	2,361,000	—	2,361,000
Borsten, Felle, Pferdehaare	824,000	—	824,000
Wolle	12,000,000	8,000,000	4,000,000
Zink	1,750,000	1,750,000	—
andere Waaren	531,000	250,000	281,000
	28,250,000	18,000,000	10,250,000

betrug, gestalten. Diese Artikel, größtentheils Verzehrungsgegenstände, sind im Zollverein mit sehr hohen Zöllen belastet, und der Absatz von allen denen, welche nicht nach dem Zollvereine gehen, scheint in der That gefährdet *). Wir glaubten

*) Wenn man genau wissen könnte, was nach den Zollvereinsländern, und nach anderen ausgeführt würde, so würde man leicht die Folgen des Anschlusses, zunächst wenigstens, bis auf welche Waaren und Summen sie sich erstrecken, erkennen können, doch liegen durchaus keine specificirte Angaben hierüber vor. Wir wollten jedoch den Versuch machen, eine ungefähre Berechnung zu veranstalten, welche, um den Text so wenig als möglich zu unterbrechen, hier folgt. — Der Zollverein bezieht, was Producte anbelangt, gewiß den größten Theil auf der Elbe, und nur einiges Wenige geht durch die Ostseehäfen. Wiederum geht fast alles, was auf der Elbe Wittenberge transitirt, nach dem Zollverein, und nur Weniges nach Oestreich und Polen (1840 nämlich 80298½ Last nach dem Zollverein und 1804½ Last (Hamburg à 4000 Pfd.) nach Oestreich und Polen) so daß der Transit auf der Elbe (hinter Wittenberge) wohl als Norm für die Einfuhr des Zollvereines aus Hamburg dienen kann, indem was davon nach Oestreich geht, wiederum bei der Einfuhr durch die Ostseehäfen aus Hamburg reichlich ersetzt wird. Nun käme zwar noch der Landtransport, doch ist dieser im Ganzen nicht bedeutend: 1838 giebt ihn Soetbeer nach verschiedenen Richtungen Deutschlands an, und kommt dabei auf den Zollverein nur circa 9000 Last, also nur $\frac{1}{10}$ von der Gesammtausfuhr nach dem Zollverein, und dürfte dieser bei Producten zumal höchst unbedeutend sein. Soetbeer giebt nun einige die Elbe (Wittenberge) transitirende Producte, wonach wir denn folgende Berechnung aufstellen:

1840*)	Gesammteinfuhr.	Werth.	Transit auf der Elbe.		Werth.
	Hamb. Ctr.	Rthlr.	Hamb. Ctr.	à Rthlr.	Rthlr.
Kaffe	496,966	8,285,000	275,675	16⅔	4,595,000
Reis	78,498	512,000	36,179	6½	226,000
Zucker, Syrup	856,901	7,879,000	416,041	9⅕	3,827,000
Farbehölzer (Indigo)	162,960	4,382,000	127,562	26⅞	3,428,000
Gewürze	41,037	689,000	26,082	16⅘	438,000
Baumwolle	193,193	3,735,000	139,768	19⅓	2,702,000
Steinkohlen	1,619,143	549,000	825,000	10⅓ Sgr.	284,000
		26,031,000			15,500,000

Nehmen wir also den Werth der Wittenberge transitirenden Producte als Maßstab für die Einfuhr nach dem Zollverein an, so sehen wir, daß von 26,031,000 Rthlr., die in verschiedenen Producten in Hamburg eingeführt sind, für 15½ Millionen Rthlr. der Zollverein bezieht, so daß von den 39,050,000 Rthlr. der Gesammteinfuhr von Producten, der Zollverein nach diesem Verhältniß für 23,252,000 Rthl. beziehen müßte. Doch geht nicht etwa der Rest nach dem Auslande, sondern von ihm muß noch abgezogen werden, was in der Stadt selbst consumirt wird, und was Vorrath bleibt, und

*) Die 3 ersten Colonnen sind von Soetbeer entnommen, die 4te nach dem Verhältniß der 1sten und 2ten berechnet.

⅓ von der Ausfuhr dieser Producte also für über 10 Million Rthlr. als die Summe angeben zu können, welche nicht nach dem Zollverein abgesetzt werden, und so durch hohe Zölle vom Markt abgehalten werden würden — wahrlich keine unbedeutende Summe. Wollte man selbst die vollkommenste Transitfreiheit gestatten, und Entrepots in der größtmöglichsten Ausdehnung zugestehn, so würde doch eine bedeutende Verminderung des Marktes nicht zu verhindern sein. Vornehmlich sind es die kleinen Aufträge, die aus Entrepots so schwer auszuführen sind, da sie gewöhnlich in ganz bestimmter Form gegeben werden, die aber, da sie hier in einem großen Maße besonders von den benachbarten Ländern einlaufen, einen bedeutenden Antheil an jener Summe haben. Die Reexportationen dieser Producte dürften aber ganz aufhören; mögen die Entrepots noch so bequem eingerichtet werden, ohne dabei zu beobachtende Formen (denn unter Beaufsichtigung des Zollvereins mußten sie wohl immer stehn) und ohne Kosten geht es dabei doch nicht ab, und wie sehr solche Umständlichkeiten zumal bei größeren Unternehmungen hinderlich sind, und von ihnen abhalten, ist bekannt. Dabei würde es wirklich sehr bedeutender Entrepots bedürfen, um solche Ladungen so zu assortiren, wie nöthig ist, während dieses jetzt bequem vom freien Markt geschehen kann.

Gehen wir nun zu den Manufacturen und Industrie-Erzeugnissen über, so werden wir bei diesen sich die Folgen eines Anschlusses auf eine ganz andere Weise äußern sehen. Hier ist nicht allein die Frage*), ob und um wie vieles sich der Markt ver-

---

erst später verführt wird, woran der Zollverein auch seinen Theil erhält. Um diese Summe zu ermitteln, können wir wohl das Verhältniß per Gesammt-Ein- und Ausfuhr als Maßstab nehmen. Seite 15 sahen wir, daß 1841 von 143,792,000 Rthlr. eingeführten Waaren 122,615,000 Rthlr. ausgeführt wurden; hiernach würden von den für 39,050,000 Rthlr. eingeführten Producten für 33,583,000 Rthlr. ausgeführt werden, und von dieser Summe bezieht der Zollverein 23,252,000 Rthlr., also 69¼ pCt. und das Ausland 30¾, oder beachtet man noch, daß doch von obigen Producten einiges zu Lande eingeführt werden dürfte, und sich so das Verhältniß zu Gunsten des Zollvereins neigt, so dürfte man annehmen: daß der Zollverein von den ausländischen Producten, die Hamburg absetzt, ⅔ bezieht; und ⅓ theils das übrige Deutschland erhält, theils wieder überseeisch verführt wird.

*) Was von Manufacturen rc. vom Zollverein kommt, und nach ihm geht, vermögen wir nicht — auch annähernd nicht, zu geben, und

ringern werde, hier treten noch andere Handelsinteressen, die einen weit wichtigeren Einfluß ausüben, hervor. Ist es nämlich auch nicht möglich anzugeben, um wie vieles sich der Markt bei den Zöllen des Zollvereins vermindern würde — daß es auch der Fall sein wird, bleibt wohl außer Zweifel, da der Zollverein unmöglich im Stande ist, alles so zu liefern, wie es vom Auslande geschah, — so steht doch fest, daß viele Fabrikate gänzlich und andere sehr bedeutend ausgeschlossen würden (geschähe es nicht, so würde der Anschluß dem Zollvereine nichts helfen), und hierdurch müssen natürlich auch alle Kaufleute ihren Handel mit diesen Waaren einstellen — freilich könnten sie statt dessen deutsche Fabrikate führen, doch die Meisten haben in England ihre eigenen Fabriken, welche zu sehr auf den Handel in Hamburg angewiesen sind, als daß sie diesen entbehren können. Entrepots würden hier um so weniger ausreichen, als sie noch bei allen Mißlichkeiten, die sie an und für sich haben, die Concurrenz der deutschen Fabrikate, welche sich im offenen Markt bewegen würden, zu bestehen hätten. — Man könnte zwar meinen, daß sie auch Fabriken in Deutschland anlegen könnten, so leicht lassen sich aber doch Fabriken nicht verkaufen oder nur einschränken. Noch schwerer dürfte es den Händlern werden, in ihrem Geschäft eine Aenderung eintreten zu lassen; während sie schon langjährige Gewohnheit und Credit an auswärtige Fabriken fesselt, sollen sie jetzt plötzlich mit deutschen in Verbindung treten, den Handel verändern, der sie so lange Jahre ernährt. Während also bei den Producten der Anschluß mit einer nicht unbedeutenden Verringerung des Marktes droht, sehn wir ihn hier sogar eine völlige Veränderung des bisherigen Marktes hervorbringen, — nicht unwichtig werden also die Gründe sein müssen, welche den Staat veranlassen könnten, Verhältnisse zu ändern, welche so tief in die Privatinteressen, die, da der Staat fast nur aus Kaufleuten besteht, um so lebhafter geltend gemacht werden würden, wie in den ganzen bisherigen Stand des Vorhandenen eingreifen.

Wir haben also jetzt zu betrachten, was sich als Grund zum Anschluß für Hamburg vorbringen läßt. Viel ist vom

---

verweisen wir auf Seite 13; auch würde das eine müßige Untersuchung sein, da nicht, wie bei den Producten, sich ausländische und inländische streng absondern, vielmehr so concurriren, daß, was vom Auslande weniger eingeführt, vom Inlande wieder mehr eingeführt werden kann, so daß die Vergrößerung oder Verringerung zu berechnen, ganz unmöglich ist.

politischen Schutz gesprochen worden, den der Zollverein Hamburg gewähren kann und soll, doch von rein politischer Seite betrachtet, können wir das nicht als eine große Wichtigkeit oder einen erheblichen Vortheil anschlagen. Jetzt ist des kleinsten Staates Unabhängigkeit ebenso gesichert, wie die der großen (wenn nicht noch mehr als bei manchem größeren); ungebührliche Eingriffe in seine Rechte dürfen nirgends vorkommen, und von welcher Seite man sich solche erlauben würde, stets würden sich Vertheidiger des Rechts finden. Daß Hamburg selbst sich von jeder Verwickelung fern halten wird, liegt zu sehr in seinem Vortheile, als daß es diesen je verkennen würde; und sollte es geschehn, so würde ihm keine Macht helfen können — seines Schutzes wegen braucht es keine andere Macht als die des Rechts, und die kann es behalten unabhängig von seiner commerziellen Stellung; also auch nur diese kann einen geeigneten Grund zum Anschluß geben. Zunächst wird es das Schifffahrts-Verhältniß sein, welches unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt, da dieses eine Aussicht auf einen Vortheil bei der Verbindung mit dem Zollverein zeigt. Wir haben eine kleine Brochüre über Hamburgs Schifffahrts-Verhältnisse von Antwerfen Siemens vor uns, welcher sich bitter darüber beklagt, daß die Rhederei in Hamburg noch so zurück ist, obgleich alle zum Schiffsbau nöthigen Materialien vorhanden sind; und auch sonst hört man Klagen, daß die Rhederei mit dem Handel Hamburgs in keinem Verhältnisse steht. Durch einen Anschluß an den Zollverein glaubt man in den Stand gesetzt zu werden, eine Navigations-Acte einzuführen, welche auf die Schifffahrts-Verhältnisse Hamburgs den günstigsten Einfluß ausüben würde; natürlich sollen die Differential-Zölle den Flor der Rhederei begünstigen. Sehen wir zuerst, unter welchen Umständen überhaupt Differential-Zölle günstig auf den Handel wirken, so glauben wir außer den nöthigen Erfordernissen zum Schiffbau noch folgendes als nothwendige Bedingungen dazu bezeichnen zu müssen. Erstens wird ein gut arrondirtes Gebiet nöthig sein, das keine anderen Einfuhrwege hat, als solche, welche das Land, das Differential-Zölle einrichten will, beherrscht; andernfalls ist das Einführen derselben entweder ziemlich nutzlos oder mit Opfern und Schwierigkeiten verknüpft, da, um den gewünschten Erfolg zu erlangen, kein anderes Mittel übrig bleibt, als alle andere Wege, mit denen doch aber auch immer Interessen verknüpft sind, zu sperren. Ferner wird der Handel sowohl eine gewisse Ausdehnung gewonnen haben, als auch auf einer festen Grundlage ruhen müssen. Denn Diffe-

ringern werde, hier treten noch andere Handelsinteressen, die einen weit wichtigeren Einfluß ausüben, hervor. Ist es nämlich auch nicht möglich anzugeben, um wie vieles sich der Markt bei den Zöllen des Zollvereins vermindern würde — daß es auch der Fall sein wird, bleibt wohl außer Zweifel, da der Zollverein unmöglich im Stande ist, alles so zu liefern, wie es vom Auslande geschah, — so steht doch fest, daß viele Fabrikate gänzlich und andere sehr bedeutend ausgeschlossen würden (geschähe es nicht, so würde der Anschluß dem Zollvereine nichts helfen), und hierdurch müssen natürlich auch alle Kaufleute ihren Handel mit diesen Waaren einstellen — freilich könnten sie statt dessen deutsche Fabrikate führen, doch die Meisten haben in England ihre eigenen Fabriken, welche zu sehr auf den Handel in Hamburg angewiesen sind, als daß sie diesen entbehren können. Entrepots würden hier um so weniger ausreichen, als sie noch bei allen Mißlichkeiten, die sie an und für sich haben, die Concurrenz der deutschen Fabrikate, welche sich im offenen Markt bewegen würden, zu bestehen hätten. — Man könnte zwar meinen, daß sie auch Fabriken in Deutschland anlegen könnten, so leicht lassen sich aber doch Fabriken nicht verkaufen oder nur einschränken. Noch schwerer dürfte es den Händlern werden, in ihrem Geschäft eine Aenderung eintreten zu lassen; während sie schon langjährige Gewohnheit und Credit an auswärtige Fabriken fesselt, sollen sie jetzt plötzlich mit deutschen in Verbindung treten, den Handel verändern, der sie so lange Jahre ernährt. Während also bei den Producten der Anschluß mit einer nicht unbedeutenden Verringerung des Marktes droht, sehn wir ihn hier sogar eine völlige Veränderung des bisherigen Marktes hervorbringen, — nicht unwichtig werden also die Gründe sein müssen, welche den Staat veranlassen könnten, Verhältnisse zu ändern, welche so tief in die Privatinteressen, die, da der Staat fast nur aus Kaufleuten besteht, um so lebhafter geltend gemacht werden würden, wie in den ganzen bisherigen Stand des Vorhandenen eingreifen.

Wir haben also jetzt zu betrachten, was sich als Grund zum Anschluß für Hamburg vorbringen läßt. Viel ist vom

---

verweisen wir auf Seite 13; auch würde das eine müßige Untersuchung sein, da nicht, wie bei den Producten, sich ausländische und inländische streng absondern, vielmehr so concurriren, daß, was vom Auslande weniger eingeführt, vom Inlande wieder mehr eingeführt werden kann, so daß die Vergrößerung oder Verringerung zu berechnen, ganz unmöglich ist.

schwer Differential-Zölle einführen lassen. Ist Deutschland doch nicht im Besitz der deutschen Flüsse, müßte es doch den Rhein absperren, wollte es eine Navigations-Acte im Sinne Englands oder Frankreichs durchführen, denn alle Begünstigungen, die der Oder, Elbe, Weser rc. zu gute kämen, blieben entweder den Fremden am Rhein, oder würden nur auf dessen Kosten aufrecht gehalten werden können. Aber sollte durch irgend welch ein glückliches Ereigniß Deutschland über den Rhein verfügen können, und das bis Amsterdam und Rotterdam, so ist es doch auch mit dem zweiten Erforderniß übel beschaffen und das besonders bei Hamburg. Sollte Hamburg wirklich in die Nothwendigkeit versetzt werden, sich dem Zollverein anzuschließen, so steht es fest, — und das können auch die eifrigsten Vertheidiger des Anschlusses nicht läugnen, — daß der Handel eine große Veränderung, eine starke Erschütterung erleiden würde; um so weniger dürften also noch fernere Maßregeln zuzulassen sein, die ihm weitere Schwankungen verursachen, und daß dieses Differential-Zölle thun, ist schon oben bemerkt und wird gewiß auch zugegeben werden. Für Hamburg wenigstens (ob für den Zollverein, ist hier nicht der Ort zu untersuchen) ist selbst in commerzieller Hinsicht hierbei nicht an einen anderen als ganz particulären Vortheil der Rhederei, welcher um so weniger in Betracht kommen kann, da das Gesammtinteresse dadurch bedroht wird, zu denken, so daß die in Aussicht gestellte Hebung der Schifffahrts-Verhältnisse, welche, wie wir sehen, noch von ganz anderen Dingen, als dem Anschluß Hamburgs abhängt, schwerlich einen Grund bieten kann, Hamburg zu diesem zu veranlassen.

Während so weder Politik noch Schifffahrt den Anschluß erheischen, dürfte die Industrie mehr Veranlassung dazu geben. Obgleich wir nicht glauben, daß Hamburg zu Fabrikstädten für Manufacturen geeignet sei (wir haben noch Gelegenheit, hierüber ausführlich zu sprechen), da das Arbeitslohn zu hoch und das Leben in der Stadt zu theuer ist, so ist es doch unzweifelhaft, daß seine Lage andere Fabrikationen, welche erhöhtere Kosten tragen können, wie die von Zucker und Taback, begünstigt. Die Fabrikation, zumal von Zucker, war sehr bedeutend, und betrug die Ausfuhr in ihrer Blüthezeit, 1829—32, über 2½ Million Rthlr., während sie jetzt bei weitem nicht die Hälfte beträgt. Dabei bestand im Zollverein noch ein Zoll von 10 Rthlrn. auf den Ctr. Raffinade, während Hamburg beim Anschluß auf den Ctr. Rohzucker nun 5 Rthlr., was auf den Ctr. Raffinade 6½ Rthlr. macht, zu zahlen hatte, was die Fabrikation noch

mehr steigern möchte; dasselbe ist auch beim Tabak der Fall, und vielleicht noch bei einigen andern Artikeln, deren Fabrikation hervorgerufen werden möchte. Doch in Betracht, daß dieses wieder ganz neue Interessen wären, die hierdurch erst geschaffen werden, und deren Mangel, wie es doch jetzt der Fall ist, Hamburgs Handel nicht beeinträchtigt, deren Vortheile aber kaum hinreichen könnten, oben erwähnte Befürchtungen und Nachtheile, welche der Zollverein in Aussicht stellt, aufzuwiegen, so dürfte auch die Industrie den Anschluß, zwar als in ihrem Interesse liegend, als wünschenswerth, nicht aber gebieterisch fordern.

Es bliebe noch übrig, den Handel zu betrachten, und dieser scheint in der That, wie er einerseits den Anschluß durchaus als allen Grundsätzen, nach welchen er gehandhabt wird, zuwider abweist, ihn andererseits wieder zu gebieten. Gewiß ist es, daß der Handel Hamburgs nur durch seine jetzige Einrichtung, d. h. durch sein freies Zollverfahren, **unter den damaligen Umständen** seinen jetzigen Aufschwung erlangen konnte, — aber sind diese Umstände dieselben geblieben? Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Rhein sind, so zu sagen, die Pulsadern des deutschen Verkehrs; jeder Fluß ist aber mehr oder minder durch äußere Beschränkungen behindert, so daß auch die Seestädte an ihrer Mündung einen verschiedenen Einfluß ausüben. Während den Rhein Holland in Beschlag nahm, wußte Preußen kein Mittel, die Oder und Weichsel von den üblen Einflüssen zu befreien, welche der Sundzoll auf sie ausübte, und so waren Elbe und Weser die begünstigsten Flüsse; freilich hatten auch sie ihre Zölle und Lasten, und besonders schwer drückte der Staderzoll auf die Elbe — doch im Vergleich zu dem Rhein und den Ostseeflüssen, vor welchen letzteren sie noch ihre Lage voraus hatten, waren sie so gestellt, daß nur noch die freie Zollverfassung ihrer Städte hinzuzukommen brauchte, um diesen einen bedeutenden Einfluß zu sichern. Besonders mußte dies Hamburg an der Elbe, dem sich weiter als die Weser in Deutschland erstreckenden Strome, gelingen, und so konnte es auch über die Schwesterstadt Bremen den Sieg davontragen, obgleich auch diese sich besondere Vortheile zu erringen und zu bewahren gewußt hat (wie z. B. durch Colonisations-Bestrebungen und Commanditen in Amerika den directen Handel nach dort). Ein Blick auf die Landkarte, auf die jetzt nunmehr sich bildenden Verhältnisse geworfen, wird uns aber die Veränderungen zeigen, die seitdem stattgefunden haben oder eintreten werden, und uns die Pflicht auflegen, zu untersuchen



ob die neuen Zeiten nicht auch neue Maßregeln erheischen: Zuerst sind es nicht mehr die Flüsse, auf welchem der Handel vorzugsweise betrieben wird, sondern auch die Eisenbahnen haben einen nicht unbedeutenden Theil daran genommen, und so sehen wir denn durch den Verband von Eisenbahnen Belgien einen erhöhteren Einfluß auf die Rheinlande gewinnen, so daß, während sie schon hierdurch sich eines erheblichen Aufschwunges erfreuen werden, gewiß auch Holland gezwungen sein wird, wenn es nicht alle seine Interessen verkennt und verletzt, den Rhein anders als früher zu behandeln, so daß dieser Strom seiner Erlösung nahe zu sein scheint. Ein Ereigniß, über das Hamburg, als patriotische Stadt, sich gewiß freuen würde, das aber in commerzieller Hinsicht seine ganze Aufmerksamkeit erfordert; denn wenn man auch noch nicht von den Folgen, die der Vertrag zwischen Belgien und dem Zollverein hervorbringen wird, in ihrer gesammten Ausdehnung sprechen kann, so wäre es thöricht, zweifeln zu wollen, daß der Einfluß Hamburgs in jener Gegend sehr geschwächt werden, wenn nicht ganz aufhören muß. Besonders bezieht Hamburg aus jener Gegend Seidenzeuge aller Art, Sammete, halbseidene Artikel, seidene Tücher und seidene Bänder; indem aber die Rheinlande durch Antwerpen dem Ocean weit näher gerückt sind, so kann man leicht annehmen, daß diese Gegenstände, welche von Hamburg überseeisch abgesetzt werden, sich dort ihren eigenen Weg bahnen werden. Ein großer Theil dieser bezogenen Waaren wird auch von Hamburg nach Frankreich geschickt, um dort überseeisch exportirt zu werden; auch das wird durch die Eisenbahnen bald direct geschehen können. Dieses sind aber nur die directen Folgen, unmittelbar aus den dortigen Gestaltungen und Verbindungen hervorgegangen, und die indirecten? Wir glauben, Hamburg die besonders hier inhaltschweren Worte zurufen zu können: Tempora mutantur. Wenn wirklich die Lage der Flüsse einen solch erheblichen Einfluß auf den Handel ausüben, nun so liegt ja der Rhein und die Rheinlande dem Welthandel weit näher als Hamburg, und können diesen um so leichter mit Deutschland in Verbindung setzen. Wie manche Ladung, bis jetzt nach Hamburg bestimmt, wird fortan nicht hier, sondern in Antwerpen und in Rotterdam und Amsterdam löschen. Oder sollte nach den dortigen Vorgängen sich Hamburg etwa schmeicheln, daß das Verhältniß der Rheinprovinzen zu Deutschland dasselbe bleiben wird? Selbst wenn sich Holland nicht, wie es bereits der Fall war, dahin ausgesprochen hätte, daß es ein freieres Prinzip in seiner Stellung

zu Deutschland annehmen wolle, würde es nunmehr doch von Belgien dazu gezwungen werden; und warum sollte man zweifeln, daß Holland seinen freiwillig ausgesprochenen Vorsatz nicht halten werde, da es doch so ganz in seinem Interesse liegt, jetzt sogar zur Nothwendigkeit wird. Doch Hamburg weiß nur zu gut, welchen Einfluß die Rheinlande auf Deutschland gewinnen können, und eben seine jetzige Größe und seine jetzige Blüthe wird es nicht unbesorgt für diese Größe machen. Und droht diese Gefahr nur von Westen? Blicken wir nach Osten! Noch liegt zwar der Sundzoll wie ein Bann auf Weichsel und Oder — doch muß es immer so bleiben? Wir wollen nicht gerne vorgreifen, und verweisen daher auf den zweiten Abschnitt dieser Blätter, in welchem die Mittel angegeben sind, den Ostseehäfen den Wirkungskreis zu verschaffen, der ihnen zukommt; doch abgesehen hiervon kann Hamburg glauben, daß der Zollverein in seinem Gange aufgehalten werden kann? Nein, er muß und wird seinen Gang gehen, wie ihn seine Entwickelung mit sich bringt, und diese erheischt jetzt Häfen und Häfen und wieder Häfen. — Er kommt zu Hamburg und frägt an, ob es ihm seinen Hafen oder Äquivalente geben will; die verneinende Antwort muß Maßregeln nach sich ziehen, die für Hamburgs Handel nicht gleichgültig bleiben können. Schon erhebt sich für diesen der Vertrag zwischen Belgien und dem Zollverein als eine drohende Gewitterwolke, immer lauter tönt der Ruf nach Befreiung der Ostseehäfen, und was berechtigt Hamburg, zu glauben, daß er nicht erhört werden wird? Und hat Hamburg nichts zu fürchten, hat es nicht auch seine Lasten, seine Fessel, ist der Stader Zoll nicht ein Wurm, der im Innern Hamburgs nagt, und der sich kürzlich nur noch fester hinein gefressen? Und hat Hamburg nichts zu verlieren? Wer sichert ihm den Absatz nach Deutschland? Sollen wir nochmals die Resultate, die wir bei Auseinandersetzung des hamburgischen Handels fanden, wiederholen, daß 1840 von 33 Millionen Rthlrn. ausländischer Producte . . . . 23 Millionen
nach dem Zollverein gingen, daß von 28 Millionen deutscher Producte . . . . 18 "
vom Zollverein kamen, daß hier aber . . . 24 "
Deutsche Industrieerzeugnisse von Hamburg abgesetzt würden, wovon wohl fast Alles bis auf wenige Millionen vom Zollverein kam, und dieser für eben so viel wenn nicht noch mehr von Hamburg an ausländischen erhielt? Wer sichert, fragen wir nochmals, diesen ungeheuren Absatz? Obige Zahlen des Zoll-

vereins doppelt genommen, denn was nicht vom Zollverein eingeführt wird, kann auch nicht abgesetzt werden, und vice versa, betragen circa 170 Million Rthlr. *), und dieser Markt glauben wir ist eine größere Verminderung zu erleiden fähig — als es je durch einen Anschluß geschehen könnte — wenn rechts und links, Rhein und Oder mit Eisenbahnen kreuz und quer, als freie Zollvereinsflüsse — mit der Elbe, den Staderzoll und die Elbschiffahrtsacte auf dem Rücken, rivalisiren können. Oder wollte man wähnen, es hätte Zeit, bis die Gefahr wirklich sichtbar wäre, bis man sähe, daß die Rheinlande sich heben, bis die preußische Regierung durchgreifende Maßregeln zu Gunsten ihrer Ostseehäfen ergriffen, mit einem Worte — bis der Zollverein eine gefahrdrohende Gestaltung Hamburg gegenüber eingenommen hat? Gewiß nicht; Hamburg wird sich nicht verhehlen, wie viel seinem Handel droht. Die Eröffnung anderer Wege nach Deutschland, die Eisenbahnen, der Stader Zoll muß es mit gerechten Besorgnissen erfüllen, und es veranlassen, Deutschlands und vor Allem des Zollvereins Handel mit neuen Ketten an sich zu fesseln. Und das ist auch unser Resultat, zu dem wir kommen wollten; bevor wir dieses jedoch weiter verfolgen können, müssen wir, um alle Fäden der Entwickelung zusammenziehn zu können, uns noch eine Frage beantworten: — Ist es für den Zollverein unbedingt zulässig, daß sich Hamburg anschließt?

Um diese Frage mit dem ihr zugehörigen Nein zu beantworten, müssen wir für den Augenblick auf Preußen kommen. Dürfte es auch scheinen, als ob wir Particular-Rücksichten dabei vorwalten lassen wollen, so glauben wir uns sogleich rechtfertigen zu können und bitten nur um einen kurzen Aufschub. Preußen kann unmöglich in einen unbedingten Anschluß Hamburgs willigen, ohne die Interessen der Ostseehäfen stark zu verletzen. Schon als 1823 die Elbschifffahrtsacte in Wirksamkeit trat, beschwerten sich Stettins Kaufleute, daß diese zu liberal (!) sei, und von höchst ungünstigen Folgen für den Handel der Ostseehäfen werden müsse, welche letztere Klage nur zu sehr durch die Zeit gerechtfertigt wurde. Um wie viel mehr müßte nicht ein vollständiger Anschluß Hamburgs an den Zollverein die Interessen dieser Stadt verletzen, und sie vollends ihres

---

*) 1841, wo obige Zahlen also noch vermehrt werden müssen, betrug der Verkehr 266,407,000 Rthlr. im Ganzen. Der Gesammtverkehr Triests betrug 1842 nicht mehr als 102,146,000 Rthlr.

Handels berauben. Obgleich wir uns das nähere Eingehen in ihre Verhältnisse vorbehalten haben, so sei doch hier schon bemerkt, welch großes Interesse Preußen in ihnen zu vertreten hat, da es sich nicht etwa um 3—4 Städte, sondern um drei Provinzen handelt, denn das Wohl von Ost- und Westpreußen und Pommern hängt mehr oder minder von dem ihrer Hauptstädte ab. Ist es auch bei der Einrichtung des Zollvereins unumgänglich nöthig, Particulär-Interessen dem Wohle des Ganzen unterzuordnen, so muß in einem so bedeutendem Falle Preußen gewiß zuvor untersuchen, ob dieses Opfer — und die Verletzung dieser Städte und Provinzen wäre kein kleines — durchaus nothwendig ist, und sich in diesem Falle die Mittel vorbehalten, es andererseits wieder weniger fühlbar machen zu können. Aber auch dieses ist im vorliegenden Falle nicht möglich. Denn mit der Einwilligung in Hamburgs Zollanschluß benähme es sich zugleich die Mittel, die Lage seiner Ostseehäfen zu verbessern; träte Hamburg ein, möge dieser Anschluß einerseits noch so nothwendig sein, so ist er, wie wir gesehn haben, andererseits immer mit nicht unbedeutenden Opfern verknüpft, — so nimmt Preußen zugleich die Verpflichtung auf sich, Hamburg alle Rechte einzuräumen, die es als Zollvereinsstaat beanspruchen könnte; und wie es in der That im Zollverein nicht gestattet ist, daß einzelne Regierungen ihren Fabrikanten Begünstigungen einräumen, wodurch diese ein Uebergewicht vor denen der anderen Staaten erlangen, so könnte auch Hamburg mit Recht verlangen, daß getreu diesem Principe der Gleichmäßigkeit, Preußen den Ostseehäfen keine besondere Begünstigung zu Theil werden lasse. Es leuchtet also ein, daß Preußen den Zoll-Anschluß Hamburgs nur mit Hintenansetzung der Interessen *) seiner Ostseehäfen zugeben kann, und um dieses von Preußen zu verlangen, müssen wohl alle Mittel versucht werden, die Bedürfnisse des Zollvereins auf eine andere Weise zu befriedigen. Geht dieses nicht, so hat Preußen freilich die Verpflichtung auf sich, in den Anschluß Hamburgs zu willigen *). Indem wir uns nun aber zurückrufen, was besonders den Wunsch nach ihm

---

*) Wie sonderbar, wenn Hamburger und Bremer Zeitungen die Ansicht der Stettiner :c. als Zeugen für die Richtigkeit ihrer Meinung über die „Unzuläßigkeit des Anschlusses" anführen. Als ob diese Blätter dem Anschluß noch das Wort reden sollten!

**) Siehe Seite 50.

veranlaßt hat, fassen wir zugleich alles bisher Entwickelte zusammen, um zu einem Endresultat zu kommen.

Für den Zollverein ist vorzugsweise ein Markt, und ein immerwährender Markt, nöthig, welchen also nur ein Hafen geben kann; um die Industrie-Erzeugnisse des Zollvereins direct nach dem Zollverein abzusetzen, und hierzu scheint Hamburg sowohl durch seine Lage, wie durch seine Verbindungen und die Größe seines Marktes am geeignetsten. Hamburg dagegen hat durch die sich verändernde Gestaltung der commerziellen Verhältnisse Deutschlands die Verpflichtung auf sich, seine Interessen so viel als möglich mit denen des Zollvereins zu verknüpfen, damit es diese bei den nunmehr sich bildenden Verhältnissen sicherstelle. Ein unbedingter Zollanschluß würde aber hier wie dort viele Interessen verletzen, und muß besonders bei Hamburg Bedenken erregen, wo er das ganze Zollsystem ändern, viele Privatinteressen verletzen und andererseits kaum erhebliche Vortheile mit sich bringen würde; sondern nur eingegangen werden müßte, weil die Nothwendigkeit vorhanden ist, sich den Handel nach dem Zollverein zu sichern.

Aber sollte sich kein anderer Ausweg finden, welcher, diese Nachtheile ausschließend, dennoch den Erzeugnissen des Zollvereins in Hamburg den erwünschten Markt verschafft, und Hamburg den Handel des Zollvereins erhält? Die oben entwickelten Verhältnisse, welche uns eben die Wünsche und Bedürfnisse des gegenseitigen Verkehrs kennen gelehrt haben, führen uns zu einem anderen Vorschlag, zu einem engen Bündniß dieser Staaten, und indem wir die Grundlage desselben erst vollständig geben, lassen wir die nöthigen Erläuterungen dann einzeln folgen.

I. Alle aus dem Zollverein kommenden und aus ihm stammenden Producte und Erzeugnisse gehen, mit den betreffenden Ursprungs-Certificaten versehen, frei in Hamburg ein.

II. Dasselbe ist unter denselben Bedingungen bei allen aus Hamburg kommenden Producten und Erzeugnissen der Fall. Doch finden hierbei folgende nähere Bestimmungen statt.

1. In Betracht, daß im Zollverein mehrere Rohstoffe und Gewebe einem Zolle — sei es Consumtions- oder Eingangszolle — unterliegen, von dem Hamburg nicht befreit bleiben darf, tragen solche Waaren den Zoll der Rohstoffe, und bei Manufacturen, bei welchen Gespinnste in ihrer verschiedenen

Verarbeitung mit verschiedenen Zöllen belegt sind, den höchsten mit einem Aufschlage von 10 pCt.

2. In Betracht, daß bei manchen Erzeugnissen in Hamburg Ursprungs-Certificate unmöglich mit Sicherheit auszustellen sind, oder zu vielen Mißbräuchen Anlaß geben können, unterliegen folgende einer näheren Bestimmung:

   a. Zucker. Der Rohzucker unterliegt bei seiner Einfuhr denselben Bestimmungen, wie im Zollverein, und von dem auf solche Weise eingeführten Rohzucker zahlt der Sieder der dortigen Zollvereinsbehörde den Zoll des Zollvereins (jetzt pro Ctr. 5 Rthlr.), wogegen er von dieser einen Erlaubnißschein zur freien Einfuhr des Zuckers erhält, nach Abzug von 25 pCt. (was bei der Fabrikation verloren geht).

   b. Taback. Da es bei Taback und Cigarren nicht nachgewiesen werden kann, ob sie in Hamburg oder außerhalb fabricirt sind, so genießen alle aus Hamburg kommenden Tabacksorten und Cigarren (aus- und inländische) bei ihrer Einfuhr im Zollverein einen Zollrabatt von 5 pCt.

3. Diejenigen Erzeugnisse, welche handwerksmäßig betrieben werden, werden von der Zollbefreiung ausgenommen

4. Die Zollbegünstigungen, welche die Engros-Weinhändler im Zollverein nach der letzten Bestimmung vom 31. Mai 1844 genießen, werden auch auf die Weinhändler Hamburgs ausgedehnt, so daß sie unter denselben Bedingungen 15 pCt. vergütigt erhalten.

III. Auf alle Waaren von I. und II. 1. und 2. erheben die Zollvereinsstaaten keinen Abzoll.

IV. Beide Staaten verpflichten sich zu einem Schutz- und Trutzbündniß, so daß sie

1. zu verhindern haben, daß keinem von ihnen wegen dieses Tractats Repressalien von einem andern Staate erwachsen,

2. daß sie selbst in Zukunft keine Tractate schließen, ohne auf einander Rücksicht zu nehmen, vielmehr sich zu bemühen haben, die Vergünstigungen, die sie für

sich erwirken, auch für den anderen Staat zu erlangen.

Fassen wir diesen Vertrag zuerst von Seiten des Zollvereins auf, so zeigt gleich I. was er für diesen bezweckt. Alle Erzeugnisse des Zollvereins sollen in Hamburg frei eingehen: Hamburg würde so dem Zollverein einen für ihn völlig freien Markt gewähren und gewiß würden die Waaren der gewünschten Ausbreitung sich dort erfreuen.

Es dürfte scheinen, die Ermäßigung von ½ pCt. sei zu unbedeutend, als daß sie von großer Wichtigkeit sein könne; doch ist dieses durchaus nicht der Fall; wäre der Zoll in Hamburg höher gewesen, etwa 2 pCt. und sogar um 1 pCt. ermäßigt worden, so hätten auch wir uns nicht große Vortheile versprochen; doch fällt er, wie jetzt, ganz weg, so muß selbst dieses halbe Procent von der größten Wichtigkeit sein. Zuerst brauchten die Waaren nicht transito zu gehen, wie es jetzt bei den deutschen Erzeugnissen größtentheils der Fall ist, welches gleich ein sehr wichtiger Vortheil ist. Jetzt kommt nur ein sehr geringer Theil auf den Markt, später wird Alles auf ihm erscheinen. Die so große Anzahl anwesender Käufer aus Schweden, Norwegen, Dänemark und der ganzen Umgegend, hätte Gelegenheit, die deutsche Waare selbst an Ort zu sehen, zu prüfen und auszusuchen, und wäre nicht gezwungen, sich auf die Hamburgischen Händler zu verlassen, wie diese es wieder auf die deutschen Fabrikanten müssen, und diese wieder genöthigt sind, sich genau an die Aufträge zu halten, was alles bei Transito-Geschäften nöthig ist. Aber nicht allein, daß hierdurch schon mehr Gelegenheit zum Absatz gegeben wird, werden auch die deutschen Fabriken sich veranlaßt sehen, selbst Waaren hinzuschicken. Bis jetzt wurde, was von Hamburg an deutschen Waaren abgesetzt wurde, für Hamburger Rechnung in Deutschland bestellt, und ging dann auch gewöhnlich transito nach seinem Bestimmungsort. Der Fabrikant schickt auch selten Waaren für seine Rechnung nach einem Orte, wo er Steuer bezahlen muß, und wäre es ½ pCt. Das fällt jetzt aber weg, und so wird nicht mehr der Hamburger allein für seine Rechnung Waaren kommen lassen, sondern auch vom Inlande selbst starke Zufuhren erhalten; viele Fabrikanten werden sich sogar veranlaßt sehen, beständige größere Lager anstatt jetzt nur Commissionaire zu halten, was, da die Fracht von Deutschland nach hier so gering ist, und die Zufuhren so schnell expedirt und ergänzt werden können, ebenso leicht wie vortheilhaft sein könnte; und damit die Frachten so gering als möglich ausfallen, soll der Zoll-

verein auch III. gänzlich auf den Elbzoll bei diesen Waaren verzichten. Hamburg wird dann erst als Magazin des deutschen Gewerbfleißes angesehen werden können, und in der That werden doch, ist die Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg fertig, die Waaren in 8 Stunden dahingeschafft werden können. Alles dieses läßt mit der unzweifelhaftesten Gewißheit annehmen, daß der Markt der deutschen Waaren hier einen Umfang erhalten wird, der einerseits den so dringend ausgesprochenen Wunsch nach neuen Abzugsquellen erfüllen, andererseits auch aufs Vortheilhafteste auf den deutschen Unternehmungsgeist wirken wird. Sobald der Markt nur eine gewisse Ausdehnung gewonnen hat — und daß dieses der Fall sein wird, ist wohl nicht zu bezweifeln, von deutschen Waaren werden wegen des größeren Assortiments auch leichter größere und vortheilhaftere Versendungen nach transatlantischen Ländern statt finden können; und dieses nicht allein den Handel mit den betreffenden Waaren vermehren, sondern bei der gegenseitigen Wechselwirkung der Waaren im Verkehr auch zu andern Verladungen Anlaß geben. Wird so das Binnenland Hamburg und dem dortigen Unternehmungsgeist näher gerückt, so wird dieser auch hier sich lebendiger regen, und ein mächtiger Sporn des Handels werden. Den ausländischen, besonders englischen Waaren gegenüber ist freilich das ½ pCt. von gar sehr weniger Bedeutung, doch kommt zu diesem die raschere Verbindung — von Hull bis Hamburg dauert noch immer 4 Tage, während vom mittleren Deutschland nur 2, durch die Eisenbahnen kaum 1, und der Stader Zoll, während die deutschen Waaren von jenem befreit sind. Werden die englischen Waaren doch den deutschen hier noch immer viel zu schaffen machen; so werden sie doch nicht verhindern können, daß diese hier festen Fuß fassen, und mit ihnen um den Preis ringen. Und während wir guten Erfolg hoffen und wünschen, wird dieser ehrenvoller sein, als wenn die englischen Waaren mit Gewalt ausgeschlossen, und Hamburgs Handel damit vorweg ruinirt wäre. Jetzt wird sein Fortbestand nur dazu dienen, den Deutschen anzuspornen, und seine Regsamkeit wach zu halten, während Hamburgs jetzige Interessen dadurch gewahrt, und wie wir hoffen wollen, allmählig und schonend in andere, in Deutsche verwandelt werden.

Daß aber auch Hamburg von vornherein durch den neuen Handel, den ihm Deutschland zuführen wird, gewinnen muß, ist sicher; auch hat Hamburg die Nützlichkeit der Maßregel hinlänglich eingesehen, da es bereits von allen Artikeln, die es nach seinem Platze locken wollte, den Zoll aufgehoben

und auch die Genugthuung erfahren hatte, seinen Zweck vollkommen erreicht zu sehen, da diese Artikel, wir erwähnen nur Wolle, Zink und Leinwand, fast ganz in seinen Händen blieben. Während es also eben so im Interesse Hamburgs liegt, wenn es durch obiges Zugeständniß den Industrieerzeugnissen des Zollvereins einen großen Markt eröffnet, werden auch die Begünstigungen, die der Zollverein an Hamburg einräumt, nicht unerheblich sein; sie sind in II. enthalten, und sollen hier jetzt näher beleuchtet werden.

II. 1. Wir haben schon früher gesehen, daß Hamburg schwerlich ein Manufactur-Interesse verfolgen dürfte, aber doch erforderte es die Billigkeit, die sich aus der Reciprocität ergebenden Begünstigungen ihm zu Theil werden zu lassen, wie die nöthigen Bedingungen festzustellen. Es ist natürlich, wenn Rohstoffe oder Gewebe im Zollverein einen Zoll entrichten, den also die betreffenden Fabrikanten im Zollverein zahlen müssen, solcher auch den Hamburgern zufallen muß; so wird viel Baumwollen-Garn in den Zollverein eingeführt, der nach den verschiedenen Stufen seiner Bearbeitung 2, 3 oder 8 Rthlr. pro Ctr. zahlt. Würden diese Gewebe, welche im Zollverein 8 Rthlr. zahlen, und dann fertig fabricirt werden, in Hamburg, wo sie nur ½ pCt. ad valorem, also kaum einige Sgr., zahlen, fertig fabricirt, und dann frei nach dem Zollverein geführt, so würden die Hamburger Fabrikanten fast um 8 Rthlr. vor den Zollvereins-Fabrikanten im Vortheil sein, weshalb bestimmt werden müßte, daß fertige Manufacte den höchsten Zoll der Gewebe, also Baumwollen-Fabrikate 8 Rthlr. entrichten müssen, wozu, da 10 pCt. bei der Fabrikation verloren gehen, worauf die inländischen aber doch den Zoll bezahlen müßten, noch dieser Zuschlag kommen muß. Sollten Twist-Fabriken hier angelegt werden, so müßten die Twiste den höchsten Zoll der Garne, welche benutzt werden könnten, bezahlen *).

---

*) Der größeren Deutlichkeit wegen führen wir beispielsweise an, wie sich der Tarif für Baumwollenwaaren stellen werde.

	Allgemeiner Zoll.	Für Hamburg.	
Rohe Baumwolle	frei	frei	
Baumwollengarn			
1) ungebleicht 1 u. 2drähtiges	2 Rthlr.	frei	
zu Zetteln angelegt	3 „	2 Rthlr.	mit 25 ⅔ Aufschlag
2) ungebleichtes 3 u. mehrdrähtiges	8 „	3 „	
Baumwollenwaaren	50 „	8 „	mit 10 ⅔ Aufschlag

II. 2. a. Von großer Wichtigkeit würde aber, wie wir auch schon früher bemerkt haben, ein Zugeständniß sein, das sich auf Zucker bezieht. Zu dieser Fabrikation hat Hamburg alle Erfordernisse, und würde sie gewiß eine selbst zuvor nie gekannte Blüthe erreichen, und Hamburgs Handel einen bedeutenden Zweig zuführen *).

II. 2. b. Nicht weniger wichtig ist Hamburgs Tabackshandel; nur tritt hier die Schwierigkeit ein, das Ursprungs-Certificat ausstellen zu können. Während solches im Zollverein bei allen Gegenständen — ohne Ausnahme — geschehen

---

Analog bei allen anderen Manufacten und Industrieerzeugnissen. Die Zölle für Hamburg sollen nicht größer sein, als daß sie ihre Fabrikate mit denen des Zollvereins auf gleichen Fuß setzen.

*) Doch auch hier ist es nöthig, daß der Zoll, den die Fabrikanten des Zollvereins auf Rohzucker zahlen, auch von Hamburg erhoben wird. Hierzu wäre ein Mittel, auf jeden von Hamburg eingehenden Centner Raffinade zuerst 5 Rthlr., und dann den Aufschlag des bei der Fabrikation verloren gegangenen Gewichts am Rohzucker, welchen man durchschnittlich auf $33\frac{1}{3}$ pCt. annehmen kann, also im Ganzen $6\frac{2}{3}$ Rthlr. zu erheben. Dieser Verlust hängt von der Art der Fabrikation und der Güte des Rohzuckers ab: vom gewöhnlichen Zucker erhält man von 100 Ctr. Rohzucker 75 Ctr. Raffinade (auf 75 Ctr. Raffinade muß also der Zoll von 100 Ctr. Rohzucker d. i. à 5 Rthlr. = 500 Rthlr., per Ctr. = $6\frac{2}{3}$ Rthlr. erhoben werden), während man vom besseren 100 Centr. auch schon 80 Ctr. Raffinade erhält. Da man aber hierbei schwer eine Controlle haben kann, ob der Zucker wirklich in Hamburg fabricirt ist, und sich auf die Angabe der dortigen Fabrikanten verlassen müßte, wäre es räthlich den andern angegebenen Weg einzuschlagen. Im Zollverein nämlich zahlt der Rohzucker, der für die Siedereien bestimmt ist, einen geringeren Zoll als wenn er in den Verkehr kommt — der Zweck dieser übrigens höchst unbeliebten Maßregel ist, daß lediglich raffinirter Zucker benutzt, und so die Fabrikation desselben gesteigert wird — damit aber der für die Siedereien bestimmte und so begünstigte Zucker wirklich für dieselbe, und nicht etwa zu einem andern Gebrauch benutzt wird, wird er mit einer Masse bestrichen, die ihn zu einem anderen Gebrauch als zum Raffiniren untauglich gemacht. Wird diese Maßregel, die übrigens wenig Umstände gemacht, auch hier eingeführt, so braucht man nur irgend einer Zollvereinsbehörde eine Bescheinigung vorzulegen, wieviel man Rohzucker auf solche Weise eingeführt hat (jede andere Einfuhr kann ja unbeschadet dieser Maßregel auch geschehen), und nachdem man den im Zollverein üblichen Zoll gezahlt hat, einen Erlaubnißschein zur freien Einfuhr nach dem Zollverein erhalten, und zwar immer von auf 100 Ctr. Rohzucker bezahltem Zoll, einen Erlaubnißschein über 75 Ctr. Raffinade; so würden die Hamburger und Zollvereins-Siedereien völlig gleichgestellt sein, und wenn ein Vorzug existirt, derselbe auf die Seite der Hamburger sich neigen, da sie die Lage begünstigt. Für sie einzurichtende Conten könnten es ihnen auch möglich machen, über jede beliebige Summe sich einen Einfuhrschein geben zu lassen.

kann, da alle Industrie-Erzeugnisse einen zu hohen Zoll zahlen, als daß die ausländischen, welche also schon diesen Zoll gezahlt haben, noch geeignet sein könnten, wieder ausgeführt zu werden, also wirklich nur im Inlande fabricirte nach Hamburg geführt werden können, ist es in Hamburg eine ganz andere Sache. Hier zahlen ausländische Fabrikate auch nur ½ pCt., lassen sich also ganz gut wieder ausführen, und könnten, sich für Hamburgisches Fabrikat ausgebend, auch auf die nur diesem zukommenden Begünstigungen Anspruch machen wollen. Wie schwer läßt sich nun aber unterscheiden, welche Cigarren hier, welche im Auslande, z. B. in Bremen, gemacht sind; während es bei Manufacten schon leichter ist, sind auch die Fabrikanten, welche ihren Stempel haben müßten, namentlich bekannt, und könnten überdies auch eidlich eine Bürgschaft leisten, daß sie nur für selbst fabricirte Waaren die betreffende Begünstigung beanspruchen. Bei der großen Anzahl Cigarrenmacher ist es wohl fast unmöglich, sie zu controlliren, und dürfte bei so vielen selbst ein Eid dem Zollverein nicht genügen. Die Begünstigung, die dagegen vorgeschlagen ist, und die sich auf alle eigenen und nicht eigenen Fabrikate erstreckt, ist auch wohl ein geeignetes Äquivalent, da sie nicht allein den betreffenden Fabrikanten, sondern allen Händlern zu gute kommt, und groß genug ist, um diesen Handel bedeutend zu erweitern, da der getroffenen Einrichtung wegen schon Vieles über Hamburg versandt werden wird.

II. 3. Das so eben ausgesprochene Bedenken gilt auch für die handwerksmäßig betriebenen Erzeugnisse, welche deshalb von obiger Begünstigung ausgenommen werden müßten. Dieses müßte aber auch schon aus anderen, vorwaltenden Gründen geschehen. Während handwerksmäßig hervorgebrachte Erzeugnisse, wenn sie selbst nach Maßgabe der Manufacturen (fabrikmäßig erzeugte) frei eingeführt werden sollten, zu mannigfachen Ungleichheiten und Schwierigkeiten, welche weit schwerer als bei jenen zu lösen sind, Anlaß geben werden, ist es auch schwierig, von dem allgemeinen Grundsatz abzugehen, Handwerkern jede auswärtige Concurrenz zu sparen — wie lange ist es, daß die städtische freigegeben ward! Solche Begünstigung würde auch viel Unzufriedenheit erregen, da jede Stadt sich gewöhnlich selbst mit solchen Dingen versorgt, und wenn Hamburg hierdurch eine Beschränkung erleiden sollte, so würde dieses vollkommen ersetzt werden durch II. 4., worauf, da Wein kein Product Hamburgs ist, es auch keinen Anspruch hatte.

Seine Wichtigkeit, welche sich den Begünstigungen für Taback anreihen würde, würde Keiner verkennen. Der Weinhandel hatte eine bedeutende Stufe erreicht, war aber durch die Begünstigung des Zollvereins auf direct vom Auslande bezogene Weine sehr herabgekommen. Als Holland für den Weinhandel günstigere Bedingungen erlangte, wurden sie auch auf Hamburg ausgedehnt, von Beiden aber zu gleicher Zeit wieder zurückgenommen. Bei einem näheren Bündniß würde es wohl wieder an der Zeit sein, sie Hamburg wieder zu gewähren, um so mehr, da bei der rascheren Verbindung, die sich am Rhein hergestellt hat, ein fühlbarer Nachtheil für die dortigen Weinhändler sich nicht herausstellen könnte; und wenn vorgeschlagen war, den Hamburgern nur 15 pCt. Rabatt zu gewähren (die inländischen genießen 20 pCt.), so geschah es nur, weil es gut sein dürfte, Frankreich in Händen zu behalten, damit dieses, da es den Absatz durch Hamburg nach dem Zollverein erlangte, nicht glauben möchte, weniger Rücksicht auf die Rheinlande nehmen zu dürfen.

So hat denn Hamburg, außer dem Vortheil, den es durch seine Begünstigung, die es ertheilte, haben würde, drei Geschäftsbranchen: Zucker, Taback, Weinhandel, bei welchen es gegen früher auf einen sehr bedeutenden Aufschwung zu rechnen hätte, und gewiß würde es nicht bei diesen allein seine Bewandtniß haben, sondern auch alle andere mitberührt werden. Wenn die Einfuhr des Zollvereins in dem Grade zunimmt, wie man es bei einem für diesen ganz freien Markt mit Recht erwarten kann, so muß dagegen auch die Ausfuhr steigen; wegen der Bank und der Nähe Londons, welches eine viel Silber, das andere viel Gold gebraucht, ist nicht anzunehmen, daß edle Metalle ausgeführt werden können (solche werden bis jetzt — mit wenigen Zeitausnahmen — auch immer eingeführt), und so werden es wieder Producte sein, wodurch Hamburg seine Schuld an den Zollverein für empfangene Waaren abtragen würde. Bei gesteigerter Einfuhr nach Hamburg kann der Wechselcours auf dasselbe in deutschen Städten um 2—3 und noch mehr pCt. fallen, was immer die Ausfuhr von Producten aus Hamburg erleichtern muß, und so würde Hamburg bei einem solchen Verhältnisse doppelt gewinnen.

Doch wird es nöthig sein, auch die Befürchtungen, die sich aus einem solchen Bündniß ableiten ließen, wie dessen Schattenseiten zu beleuchten, und fangen wir wieder mit dem Zollverein an.

I. Was nur zu seinen Gunsten bestimmt ist, kann nichts Nachtheiliges für ihn enthalten.

Bei II. 1. haben wir schon vorhin geäußert, daß wir nicht glauben, Hamburg werde in Manufactur-Waaren-Fabriken guten Fortgang haben können, und sprachen dieses um so zuversichtlicher aus, da die Aufforderung zum Anschlusse Hamburgs an den Zollverein von dessen süddeutschen Ländern ausgegangen war, was nicht geschehen wäre, wenn dort in Betreff hierauf die geringste Furcht geherrscht hätte. Doch wir können über diesen Gegenstand nicht so leicht hinweggehen und fühlen uns um so mehr veranlaßt, unser Bedenken auszusprechen, als es, wäre es gegründet, gewiß unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen müßte. Das, was Hamburg hindern soll, zu fabriciren, ist der hohe Arbeitslohn und das theure Leben überhaupt, so daß wenig Aussicht vorhanden ist, diesen erniedrigt zu sehen. Auf der andern Seite möge man nicht vergessen, welch bedeutende Hülfsmittel der Fabrikation zu Gebote stehen, 1) eine große Auswahl roher Stoffe, welche hier weit billiger und besser bezogen werden können, als im Innern Deutschlands; 2) große und billige Capitalien, der Disconto ist hier fast durchgehends billiger, als in süddeutschen Städten; 3) bedeutende Connexionen und Absatzwege, so daß hier schon etwas theurer fabricirt werden kann. Daß, sollte es gelingen, auch dem Zollverein dadurch eine bedeutende gefährliche Concurrenz bereitet werden kann, ist offenbar; gewiß würde der durch ein solch enges Bündniß bezweckte Vortheil bedeutend dadurch leiden. Daher wäre jedenfalls wohl gut, zu bestimmen, daß nur Hamburger Kaufleute, die auf hamburgischem Gebiete Fabriken haben, auf jene Begünstigung Anspruch haben können, und dann den Vertrag erst auf kürzere Zeit, etwa vier Jahre, festzusetzen, um sehen zu können, wie weit sich hier ein Fabrikinteresse bildet, und ob dieses dem des Zollvereins gefährlich werden kann. Zu fürchten, daß dieses schon in den ersten vier Jahren geschehen könne, wäre wohl zu weit gegangen, und soll übrigens auch gar nicht gesagt werden, daß es die Interessen des Zollvereins bedingen, daß Hamburg nicht fabricirt. Hat erst der Absatz der Zollvereins-Erzeugnisse im Auslande einen gewissen Umfang erreicht, und gewissermaßen festen Fuß gefaßt, so kann Hamburg auch immerhin Fabriken errichten. Sein eigenes Interesse würde es dann fordern, England von seinem Markte auszuschließen, und die deutschen Manufacturen würden dann eben nicht dadurch verlieren, wenn, die englischen verdrängt, sie mit den Hambur-

gischen dort nur zu rivalisiren hätten. Vielleicht kommt eine Zeit, wo der Anschluß Hamburgs an den Zollverein doch nothwendig wird — hat der Zollverein erst einen festen, großen, auswärtigen Absatz, treibt er den Handel mit den auswärtigen Staaten mehr direct als jetzt, sind die anderen Nordseeuferstaaten ihm beigetreten — alles dieses dürfte Hamburgs obige Stellung bewirken — dann dürfte es auch Zeit sein, durch eine Navigations-Acte seiner Schifffahrts- und Handelsmacht eine gewisse Weihe zu geben, und sich den Systemen der ersten Handelsmächte anzureihen, daß dann wiederum alle zu einem immer freieren Principe gleichmäßig zurückkehren; dieses kann aber nur durch den vollständigen Anschluß Hamburgs geschehen, und wird am Besten durch obige Stellung, wie sie vorgeschlagen ist, vielleicht gerade durch ein sich regendes Fabrikinteresse bewirkt. Aber Alles muß seine Entwickelung haben, und den jetzigen Bedürfnissen scheint so auch Hamburgs nahe Stellung zum Zollverein genügend und nützlich. —

II. 2. a. ist ungleich wichtiger, da man nicht läugnen kann, daß im Zollverein bestehende Interessen dadurch verletzt, und den inländischen Siedereien eine bedeutende Concurrenz bereitet würde. Doch was die im nördlichen Deutschland gelegenen betrifft, in der Rheinprovinz, Brandenburg, Sachsen, Pommern und Provinz Preußen, welches die größte Anzahl der überhaupt bestehenden ist, so sind sie den Küsten auch so nahe, und die Verbindung mit ihnen so schnell und billig, daß man eine gefährliche Concurrenz nicht zu fürchten hat, sondern nur eine Verminderung ihres Absatzes. Ohne Begünstigung kann man keine Begünstigung erhalten, und sollten die (wenigen) süddeutschen Siedereien etwas mehr durch Hamburg leiden, so ist nicht zu vergessen, daß dieser Landestheil auch am meisten an den Begünstigungen, die Hamburg gewährt, Theil nimmt. Alles selbst fabriciren kann er nicht, oft genug wird von ihm gefordert, daß seiner Industrie Opfer gebracht werden, möge er also auch einmal eines bringen, das dem Ganzen und auf einer anderen Seite wieder ihm besonders zu Gute kommt. Die Begünstigung des Zuckers ist für Hamburg zu bedeutend, als daß diese ihm nicht so vollständig gewährt werden sollte, wie es die Billigkeit und Gegenseitigkeit erfordert. Freilich würde sich auch das Verhältniß der Runkelrübenzucker-Fabriken ändern, aber diese um so mehr auf billige Berücksichtigung des Staates rechnen können, als die Staatscasse durch obige Einrichtungen keinen Ausfall zu fürchten braucht, im Gegentheil

eher eine Zunahme erwarten kann. Eine andere Schwierigkeit könnte sich aber hier entgegenstellen, daß England gegen solche Begünstigung protestiren könnte; §. 2. des Vertrags zwischen England und dem Zollverein vom 2. März 1841 setzt fest, daß der Zollverein England hinsichtlich der Einfuhr von Zucker stets dem Handel und Schiffahrt der meistbegünstigten Nationen gleichsetzt; §. 3. aber sagt, daß alle deutschen Staaten, die dem Zollverein beitreten, in alle Stipulationen dieses Vertrages eingeschlossen sein sollen; es versteht sich also hierdurch von selbst, daß deutsche Staaten dem Zollverein zutreten dürfen, ohne daß England Anspruch machen kann, mit diesen irgendwie in eine Kategorie gestellt zu werden; sobald aber Hamburg und der Zollverein gegenseitig alle Einfuhrzölle aufheben, so gehört Hamburg mit zum Zollverein; wie die Zollverwaltung eingerichtet wird, daß man Hamburg nicht an den Zollrevenüen Theil nehmen läßt, und ihm gestattet, seine Zölle allein zu erheben, geht England nichts an, und davon kann England noch nicht den Beweis herleiten, daß Hamburg rein zum Zollverein gehört; ist es doch der Grundgedanke des Zollvereins, daß jede innere Schranke falle, und das geschieht durch obiges Verhältniß. Wir zweifeln nicht, daß diese Ansicht England gegenüber durchgeführt werden kann, und jedenfalls kann es mit größerem Recht geschehen, als England trotz des Vertrages von 1824 die Nicht-Gleichstellung der preußischen mit den englischen Schiffen bei der Kohlen-Ausfuhr nach einem dritten Lande 19 Jahre(!) durchgesetzt hat. Aber selbst wohl andernfalls braucht der Vertrag mit Hamburg nicht aufgeschoben zu werden, da man ihm bis 1848 (stillschweigend) ein Aequivalent zusichern könnte.

II. 2. b. Die Begünstigung des Tabacks, wie vorgeschlagen, kann keine inländischen Interessen gefährden, kommt vielmehr, da es ein Differential-Zoll ist, nur Hamburg auf Kosten der anderen dieses Fabrikat einführenden Länder zu gut, da er groß genug ist, um es vor diesen hinlänglich zu bevorzugen, aber zu niedrig, um inländische Fabriken zu belästigen. Doch könnte diese Begünstigung zu einer anderen Befürchtung Anlaß geben. Die Einfuhr von Tabacksstengeln beim Zollverein betrug 1841: 320,391 Ctr. und von Tabacksfabrikaten 50,182 Ctr., welche Einfuhr wir circa auf 2½ Million Thlr. schätzen. Hamburgs Einfuhr dürfte sich auf nicht weniger belaufen, und obgleich es kaum den vierten Theil von den vereinigten Staaten einführt, würde sich, wenn seine Ausfuhr begünstigt wird, auch diese Einfuhr von dort und mit ihr auch sein Einfluß mehr

heben, während nothwendigerweise der Werth, den die Einfuhr von den vereinigten Staaten nach dem Zollverein hat, für ersteren geringer werden muß. Der Zollverein würde sich so den vereinigten Staaten gegenüber einen Vortheil schwächen, der, wie bekannt, dort sehr hoch angeschlagen wird, und der mit als das beste Mittel angesehen wurde, sie zu Zugeständnissen zu bewegen; nicht nur der Zollverein allein hätte diese Staaten in Händen, sondern auch Hamburg. Lediglich deßwegen sollte (IV. 2.) bestimmt werden, daß bei Verträgen, die Hamburg oder der Zollverein schließt, stets gegenseitig auf einander Rücksicht genommen würde, so daß auch Hamburg bei Abschluß von Verträgen besonders auf die Bedürfnisse des Zollvereins Rücksicht nehmen soll, wie umgekehrt, dieser auf jenes. Dabei hängt doch die Einfuhr von Taback lediglich vom festgesetzten Zoll des Zollvereins ab, so daß dieser sie beliebig erweitern und vermindern kann, ohne daß Hamburg dabei wesentlich gegenwirkend auftreten kann, und so in diesem speciellen Fall weniger zu fürchten ist.

II. 3. enthält eine Anschließung und bei

II. 4. ist bereits erwähnt, daß wegen der schnelleren Verbindungen, die sich am Rhein gestalten, die auf Hamburgs Weinhändler ausgedehnten Begünstigungen nicht viel schaden können, vielmehr nur dazu beitragen können, einen größern Consum hervorzubringen.

III. fiele nur der Zollvereins-Casse zu Last, und sind die Begünstigungen, welche hauptsächlich den inländischen Fabrikanten zu gute kommen, zu wichtig, ja England gegenüber zu nothwendig, da es darauf ankommen muß, so viel als möglich die Transportkosten zu erleichtern, als daß der Zollverein sich nicht zu diesem Opfer verstehen sollte, zumal da von Hamburg in dieser Hinsicht ein weit größeres beansprucht wird.

Hamburg hätte in der That kein anderes, als dieses eine, freilich nicht ganz unbeträchtliche Geldopfer zu bringen, welches sich auf 60,000 Rthlr., nach der jetzigen Beschaffenheit des Marktes, veranschlagen ließe.*) Doch brauchen wir wohl nicht die ihm

*) Der Einfuhrzoll von landwärts eingeführten Waaren betrug:
1838 51400 Rthlr.
1841 57576 Rthlr.; nimmt man nach derselben sehr bedeutenden Steigerung die Einnahme von 1844 auf 63,752 Rthlr. an, oder in runden Zahlen auf 64,000 Rthlr. an, so umfaßt diese Summe den Zoll für alle aus dem Zollverein und Deutschland eingeführten Waaren, welche, da die Producte wohl fast alle vom Einfuhrzolle befreit sind, nur Industrie-Er-

erwachsenden Vortheile zu wiederholen, um zu zeigen, wie ihnen gegenüber dieses Opfer selbst geringfügig ist, und erinnern nur, wie dieser Ausfall durch die erwartete größere Einfuhr von Producten, als Zucker, Taback, Wein, wie auch wohl anderer einigermaßen noch gedeckt wird; auch ist Hamburg so wenig besteuert und so reich an Hülfsmitteln, daß diese Summe auf eine andere Art einzubringen ein Leichtes sein muß. Dann aber möge es nicht vergessen, daß es, schließt es sich nicht dem Zollverein an, auf eine ganz andere Weise Gefahr läuft, seine Steuereinnahme vermindert zu sehen; und wahrlich, wenn man mit solch einer geringen Summe sich die Erhaltung eines Marktes, wie der des Zollvereins ist, erkaufen kann, — und daran, daß es hierdurch geschieht, zweifeln wir eben so wenig, wie daran, daß es geschehen muß — wäre es thöricht, sich dabei besinnen zu wollen, wenn kein anderes Bedenken existirt. Doch ist in der That noch eines da, nämlich, was die anderen Staaten dazu sagen werden.

Gewiß werden diese nicht gleichgültig hineinblicken, und besonders England, welches durch solch eine Annäherung Hamburgs an den Zollverein besonders stark berührt werden dürfte, würde gewiß nicht unterlassen, dieser Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Doch hat England hierzu vertragsmäßig ebensowenig ein Recht, wie irgend eine andere Macht;*) bei den Verträgen, welche Hamburg geschlossen, ist bei denen, welche auf Gleich-

---

zeugnisse sind. Nimmt man nun selbst an, daß der Zollverein $\frac{8}{10}$ davon (dieses ist wohl schon etwas zu viel) einführt, so daß er für kaum 58,000 Rthlr. Zoll bezahlt, und die von den Rheinlanden über Holland und den Ostseehäfen seewärts eingeführten Waaren 2000 Rthlr. Zoll zu zahlen hätte, so werde, fiele dieser Zoll weg, 60,000 Rthlr. das Maximum des Ausfalls sein.

*) Diese Reciprocitäts-Verträge auf Gleichstellung der begünstigtsten Nationen — jedoch mit Vorbehalt — sind:
mit den Verein. Staaten Nord-Americas 20. Dec. 1827 (Art. 9.);
mit Mexico 7. April 1832 (Art. 17.);
mit Venezuela 27. Mai 1837 (Art. 12.).
Nur mit Schweden, Norwegen ist ein Vertrag vom 1. Juli 1841 auch auf völlige Gleichstellung geschlossen, wo jener Vorbehalt fehlt. Schweden hätte aber wenig Interesse einen Vertrag angreifen zu wollen, der ihm durchaus nichts schadet, da seine Producte (Industrie-Erzeugnisse werden gar nicht ausgeführt) wenig mit denen des Zollvereins concurriren, wie denn überhaupt die Einfuhr ganz unbedeutend ist. Uebrigens läuft der Vertrag mit 1. Juli 1846 ab, könnte aber (nur mit Einschiebung obigen Vorbehalts, des Princips halber) unverletzt erhalten werden, und im schlimmsten Falle könnte, bis die Sache geordnet, die Begünstigung Hamburgs vom Zollverein auf Industrieerzeugnisse, gegen welche, da Schweden keine einführt, es auch nicht remonstriren kann, beschränkt werden.

stellung der begünstigten Nationen lauten, ausgemacht, daß dieses nur so lange der Fall sein soll, als dieselbe Concession eingeräumt worden, zu welcher sich eine dritte Nation verstehen sollte, und da keine Nation im Stande sein kann, Hamburg solche Zugeständnisse zu gewähren, wie der Zollverein es sollte, so kann Hamburg auch nicht das Recht bestritten werden, solch einen Vertrag zu schließen. Sollte aber England, weil es sich von dem Zollverein hintenangesetzt sieht, sich Repressalien gegen Hamburg erlauben wollen, so hat sich der Zollverein IV. 1. verpflichtet, es zu schützen, dessen Sache zu der seinigen zu machen; und daß England sich hüten muß, sich mit dem Zollverein in einen Handelskrieg einzulassen, weiß es recht gut — und auch Hamburg hat Mittel, England zu schaden: ein Zoll von ¼ p.Ct. läßt sich erhöhen, und von dem, was Hamburg von England einführt, wächst der größte Theil — nicht in England. Uebrigens könnte vor 1848 von Seiten Englands gegen den Zollverein nichts geschehen, und dann muß sich eben seine Kraft zeigen. Was die Staaten Americas betrifft, läßt sich von der Seite nichts befürchten, da sie durch einen näheren Anschluß Hamburgs an den Zollverein, wodurch ihre Ausfuhr nur noch mehr begünstigt wird, nur gewinnen können.

Aber nicht allein vertragsmäßig ist es ihm erlaubt, es ist auch sein Recht, ja seine Pflicht und Schuldigkeit. Wir vermieden es, bei der ganzen Auseinandersetzung von der Nationalität und ihren Pflichten zu sprechen, wir mochten ihr nicht ein Opfer gebracht wissen wollen, wo es nicht nöthig war, wo die Verhältnisse selbst schon das Band schlossen, für das sie hätte angerufen werden können. Aber dem Auslande können wir die jedes Unternehmen kräftigende und erhebende Nationalität als ein Palladium entgegen halten, an welchem jede Mißgunst, jede Eifersucht zu Grunde gehen soll. Wir sind ein Volk, und wohl geziemt es uns, uns näher zu verbinden, woran keine Macht uns hindern soll; wohl geziemt es Hamburg, deutsche Waaren vor allen anderen zu begünstigen, und dem Zollverein, Hamburgs Handel zu beschäftigen und zu beleben. Dann erst wird Hamburg sich wahrhaft eine deutsche Stadt fühlen, dann erst Deutschland wahrhaft stolz auf jene Stadt sein können, die seine Erzeugnisse bis zu den fernen Meeren und Völkern trägt, und neue Nahrung schöpft, und neue Nahrung giebt

der deutschen Kraft!

II. Die Ostseehäfen.

Immer lauter und dringender wird die Mahnung, daß den Ostseehäfen eine größere Wirksamkeit verschafft, ein größerer Einfluß auf den Zollverein eingeräumt werde. Während der Zollverein, die Fesseln des Binnenverkehrs zersprengend, allen Theilen seines Verbandes die segensreichste Früchte spendete, während Alles in ihm sich zur größern Thätigkeit entfaltete, sehen wir die weiten Küsten des Ostseestrandes unberührt von diesem Treiben, vergebens des Augenblickes harren, in welchem ihm die Fesseln abgenommen werden, deren Klirren das Rauschen der Wogen nicht übertönen kann. Fast scheint es, als ob die Wellen, die Rußlands Küste bespülen, der Freiheit nicht theilhaftig werden können, deren sich das innere Deutschland erfreut, daß sie vergebens verkünden, daß auch sie Deutschlands Küste befluthen, und von Deutschland nicht überhört werden wollen. Und ist hier nicht ein langer deutscher Küstenstrich, als ihn das deutsche Meer hat, und schlägt nicht hier in Pommern und Preußen manches Herz mehr für Deutschland als dort? Seltsames Spiel des Schicksals! da sehnt sich bis jetzt vergebens der größte Theil Deutschlands nach dem „deutschen Meere," die am „deutschen Meere" ist's ein deutscher Staat, der sich diesen Wünschen entgegenstellt, und hier sucht man vergebens — doch wir wollen den Zollverein nicht anklagen, würde er doch sagen: wir schenken Euch gern unsere Theilnahme, wir würden auch gern die Ostsee als unser Meer anerkennen; aber ihr könnt ja nichts für uns thun, ihr könnt den Russen Branntwein, und den Engländern Holz geben, um Schiffe zu bauen; uns könnt ihr nichts geben, bekommen noch weniger, ihr habt ja keine Absatzwege; wir haben keine Schuld: Dänemark, der Sundzoll. — Ja die Ostseehäfen und der Sundzoll, und der Sundzoll und die Ostseehäfen, die sind nun einmal zusammengewachsen wie die beiden Gesichter am Januskopf, die lassen sich nicht mehr trennen. — Nicht Rußland, nicht Schweden, der Sundzoll raubt den Ostseehäfen den Namen „Deutsch," und so müssen sie sich schon mit dem Namen „Preußisch" begnügen. Aber folgt daraus etwa, daß sie weniger wichtig für Deutschland und zunächst für den Zollverein sind? Leider sind sie es in der That noch, da sie es aber nicht zu sein brauchen, so können sie es auch nicht sein, und nicht Preußen allein, sondern der ganze Zollverein hat den regsten Antheil an ihrem Schicksale zu nehmen. Wir vollendeten oben einen Satz nicht, weil, ihn nur zu denken, uns schon peinlich war, aber keiner wird es uns übel

deuten, wenn wir fordern, daß die Wichtigkeit der Preuß. Ostseehäfen in ihrem ganzen Umfange erkannt werde. Möge man nicht vergessen, daß selbst ein enges Bündniß zwischen Hamburg und dem Zollverein, welches freilich Letzterem Vieles geben würde, bis jetzt nur ein frommer Wunsch von uns war, daß bis jetzt die Ostseehäfen die Einzigen sind, die ihm gehören, und die, würde man ihnen zu der Bedeutung verhelfen, die sie erlangen können, ihm alles bieten würden, was ihm Noth thut. Wir haben schon in der Einleitung darauf hingewiesen, wie nöthig es ist, daß jedes handeltreibende Volk selbst Häfen hat, daß fremde Häfen das nie sein können, was eigene sind, und daß auch die Politik es fordert seinen Handel nicht ganz in fremden Häfen zu concentriren. Dieses ist zumal für den Zollverein wichtig, da er keine Handelsflotte hat, und so muß ihm besonders daran liegen, seinen Handel so viel als möglich nach seinen Häfen hinzuleiten, und ihn durch sie zu betreiben. Ferner: um die Grenzen nach der Nordsee zu erweitern, ist eigentlich nur nöthig, daß erst ein Weg, der direct von der See zum Zollverein führt, gebahnt wird. So lange wir keinen haben, und bald von diesem, bald von jenem Lande unsere Bedürfnisse zu beziehen gezwungen sind, und mit unsern Waaren nirgends so recht, wie wir wollen, herauskommen können, dünkt sich jedes Land, das an der Nordsee liegt, uns unentbehrlich, und schlägt seinen Werth nicht gering oder bescheiden an. Schon wird Belgien wegen Hollands uns viel nützen, und darum hauptsächlich ist dieser Vertrag von solch großer Wichtigkeit; vielleicht daß er schon genügen wird, Hannover etwas bescheidener auftreten zu lassen, daß es sein Präcipuum etwa auf die Hälfte herabsetzt (es forderte mehr, als genügen würde den Sundzoll für Preuß. Schiffe jährlich zu bezahlen) und Hamburg veranlassen, sich enger an den Zollverein anzuschließen; sollte es uns aber gelingen, die Ostseehäfen *) zu heben, sie wirklich zu Zollvereinshäfen zu machen, dann dürfte die Sprache sich leicht ändern, und die Frage sein, wer wieder einander zuerst sucht.

Wir glauben, dieses ist genügend, um die Wichtigkeit der Ostseehäfen für den Zollverein auseinander gesetzt zu haben, und brauchen wohl nicht hinzuzufügen, daß sie schon an und für sich, da sie im Zollverein liegen, mit Recht die Theilnahme des Zollvereins beanspruchen können, so daß, da Alles was für sie geschieht, auch dem Zollvereine zu gut kömmt, und auf

*) Wir sprechen natürlich nur von den Preußischen.

diesen zurückfällt, nicht Preussen allein, sondern der Zollverein die Verpflichtung hat, ihren Handel zu heben, und sie als unter seinem Schutze stehend zu betrachten.

Ihr Handel beschränkt sich auf die Ausfuhr der Landesproducte und die Einfuhr einiger Colonialartikel und Producte, welche Letztere in nicht unbedeutenden Quantitäten eingeführt werden, die aber noch einer bedeutenden Steigerung fähig sind. Von Industrieerzeugnissen, von Manufacten bleibt ihre Ein- und Ausfuhr unbedeutend, ja null und deshalb sind sie dem Zollverein ganz fremd. Diesen Handel nun in allen seinen Beziehungen zu erweitern, und besonders bis tiefer in Deutschland zu leiten, daß sowohl mehr Waaren dorthin gebracht und von dort empfangen werden, war und bleibt die wesentliche Aufgabe. Fragen wir nach den Hindernissen, welche besonders dem dortigen Handel entgegenstehen, so werden wir zuerst den Sundzoll angeben müssen — aber nicht um ihn weiter zu verfolgen. Nur zu gewohnt, alle Nachtheile einem Uebelstande zuzuschreiben, fällt man oft in den Fehler, diesen auch in Verhältnisse zu verwickeln, wo er gar nicht hingehört, und so wird auch gewiß dem Sundzoll vielmehr zur Last gelegt, als vielleicht nöthig ist. Dadurch kommt man nicht weiter, und ebensowenig durch Drohungen. Nicht daß wir ihn vertheidigen oder entschuldigen wollen, wir glauben ihn vielmehr in seiner ganzen Wichtigkeit zu erkennen, nur weil wir ihn lange nicht für das alleinige Uebel halten, weil wir fürchten, daß man Alles auf seine Kosten setzen, und gegen die anderen Uebel blind bleiben möchte, wähnen möchte, wenn er aufhört oder entkräftet wird, wäre genug gethan — deshalb setzen wir ihn vorläufig bei Seite, sehen, wie Vieles außer seiner Beseitigung noch zu thun übrig bleibt, und wie Vieles auch ohne ihn, oder vielmehr mit ihm zu erlangen sei. Dadurch wird doch nicht der Wunsch geschwächt werden, ihn fallen zu sehen, vielmehr werden dann, wenn alle andere Hindernisse, die dem Ostseehandel entgegenstehn, gefallen sind, um so mehr sich alle Kräfte vereinigen, auch ihn zu besiegen. Wir wollen also zuerst die andern Hemmnisse kennen lernen, und diese sind

1) ihre Lage. Während der Osten und Norden ihrer Thätigkeit nur einen beschränkten, dem Zollverein ziemlich entrückten Wirkungskreis giebt (den Handel mit russischen Producten und schwedischem Eisen, was die Einfuhr anbelangt) ist wiederum der Westen ihnen zu entrückt, zuvor schon von zu vielen mächtigeren und größeren Seehäfen und Flüssen in Beschlag genommen, als daß ihre Einfuhr mehr als gering sein kann. Wäh-

rend der Rhein und die Elbe, den größten Theil des Zollvereins durchschneidend, ihn auch zugleich von der Theilnahme der Ostseehäfen an ihrer Versorgung abschneidet, so daß diesen nur Preußen übrig bleiben könnte, mußte auch hier noch die Elbe als Concurrentin mit der weniger gut fahrbaren Oder auftreten, wie denn überhaupt die Beschaffenheit der Oder den Handel des wichtigsten Hafens, Stettins, bedeutend beeinträchtigen muß. Die Oder, an vielen Stellen kaum, zu manchen Jahreszeiten gar nicht fahrbar, kann natürlich wenig dazu beitragen, den Verkehr von Stettin nach dem innern Lande zu vermitteln, während die Elbe Hamburg Kräfte zuführte, daß es bald den ganzen Verkehr an sich ziehn konnte. Hierzu kommt noch hauptsächlich

2) die Zolleinrichtung der Ostseehäfen, der der Hansestädte gegenüber; die der letzteren war der stärkste Magnet des norddeutschen Handels, wie wir denn vorhin schon Gelegenheit hatten, ihre Wirksamkeit für Hamburgs Handel hervorzuheben. Dort setzten sich alle Geld-, alle Unternehmungskräfte fest, und übten bald das Uebergewicht aus, das wir vorhin bei Hamburg kennen gelernt, und das so schwer auf allen nach Osten gelegenen Häfen lasten mußte. So wird es auch

3) der Mangel an Geld und Unternehmungskräften sein, der als Grund des schwachen Handels angesehn werden kann, der sich zunächst dadurch bekundet, daß

4) höhere Fracht-Preise und Assecuranz-Prämien in den Ostseehäfen als in den andern sein müssen. Wir haben gesehn, wie besonders letztere in Hamburg durch die vielen großen Assecuranz-Compagnien billig gestellt werden können, und erstere müssen schon wegen des geringen Handels und der geringeren Anzahl von Schiffen höher sein, wobei aber freilich nicht zu vergessen ist, daß

5) die zu manchen Zeiten größere Gefahr in der Ostsee, und die Unterbrechung der Schifffahrt die Assecuranz-Prämien und Frachten höher stellt, wie überhaupt den Handel beeinträchtigt.

Es werden natürlich viele Vorschläge und Pläne gemacht, diese Nachtheile zu beseitigen, und wenn es auch nicht unsere Absicht sein kann, diese erwähnen, billigen oder widerlegen zu wollen, so können wir doch einen gemachten Vorschlag nicht unerwähnt lassen. Nicht etwa weil wir fürchten, daß er irgend wie Eingang finden und zur Ausführung gebracht werden könnte, sondern nur weil wir dazu beitragen möchten, solche Vorschläge für immer vom deutschen Lande verbannt zu sehn,

welche dem Merkantilsystem entsprungen, auch nur des vorigen Jahrhunderts würdig sind, und jetzt überall, wo sie sich zeigen, mit Macht zurückgewiesen werden müssen. Freilich findet auch der Vorschlag, von dem wir reden, seinen Ursprung im Jahre 1828, daß aber der Wunsch nach seiner Ausführung noch nicht aufgehört, zeigt uns, daß ihn die Berliner Nachrichten wieder kürzlich erneuten. Er ging von der Stettiner Kaufmannschaft aus, und bezweckte, daß die Einfuhr von überseeischen Waaren nach Preußen (damals konnte nur von Preußen die Rede sein) nur durch Preuß. Häfen erlaubt sein sollte, da Hamburg durch die Elbschifffahrtsacte in den Stand gesetzt wurde, Preußen so sehr mit Producten und Waaren zu überschütten, daß ihr Handel nicht nur arg leiden, sondern ganz zu Grunde gehn müßte; die reichen Kaufleute traten vom Geschäft zurück, oder zogen weg, so daß sie um so weniger in den Stand gesetzt waren, irgend eine Concurrenz zu bestehn. (Das war 1828, wo im Jahre zuvor in Hamburg 2003 Seeschiffe angekommen waren, im Jahre 1841 belief sich ihre Zahl auf 2890). Dieses Verhältniß wäre freilich durch solch' ein Machtgebot aufgehoben, aber wohl fühlte die Preuß. Regierung, daß sie dieses Begehren nicht bewilligen konnte; sie sah ein, daß sie sich nicht von Deutschland so abschließen konnte, wie sich Rußland z. B. jetzt von Europa; abgesehn von allen Interessen, die sie bei sich verletzte (die Stettiner Kaufmannschaft war sehr gnädig gegen Magdeburg), abgesehn von der Wichtigkeit, die schon damals gewisse Häfen für Deutschland hatten, und die sie zu gut zu schätzen wußte, als daß sie diese gefährden sollte, abgesehn also von allen commerziellen Vortheilen und Interessen, die hierdurch verletzt worden wären, mußte es ihr die Politik verbieten, sich Deutschland so zu entfremden, wie es hierdurch geschehn müßte. Und darf man noch fragen, ob sie Recht gehabt? wäre je der Zollverein zu Stande gekommen, wenn Preußen sich vorher so abgeschlossen hätte? Preußen wußte aufzutreten, als es Festigkeit und raschen Entschluß bedurfte; während sie in Wien lange wegen der festzusetzenden Handelsbestimmungen beriethen oder vielmehr nicht beriethen und indeß englische Waaren Deutschland überschwemmten und ihre Industrie vernichteten, trat es ungeachtet des Geschreies, das sich erhob, mit seinem Tarif hervor, ohne auf Wien zu warten; rettete so sein Land und durch sein Beispiel wohl auch ganz Deutschland. Dem Auslande gegenüber konnte es sich nicht lange besinnen; doch diese Maßregel, auch Deutschland gegenüber angewandt, wohin hätte sie geführt? Was wäre Deutsch-

land, und Preußen in ihm, ohne Zollverein, was dieser ohne Hamburg? Mögen wir noch so viel Erwartungen von Stettin 2c. hegen, und wir hegen die besten, hätte es je Preußen und Deutschland das gewähren können, was ihm der Zollverein gewährte, oder sollte man im Ernst glauben, daß er zu Stande gekommen wäre, wenn Preußen zuvor sich Deutschlands Flüssen nur abgesperrt hätte? *) Und zumal jetzt, wo der Zollverein besteht, würde, wenn Preußen mit solcher Maßregel aufträte, würde es nicht der erste unheilvolle Bruch sein, welcher sich zwischen ihn und Deutschland legt? Was Preußen damals und mit Recht zu thun sich weigerte, sollte es jetzt thun, wo es mit noch engeren Banden an Deutschland geknüpft ist; Rhein und Elbe, den größeren Theil des Zollvereins durchfließend, absperren; Hamburg ruiniren, von dem wir so viel erwarten, — die Industrieen vernichten? ja vernichten, denn wenn wir den Ostseehäfen auch nicht die Fähigkeit absprechen wollen, das Privilegium anzunehmen, wodurch sie Alles einführen, können sie auch eines bekommen, welches ihnen den fremden Markt eröffnet? was sollte aus dem auswärtigen Verkauf werden? sind sie es, oder Hamburg und Bremen, die in dem Besitz desselben sind — oder soll die Industrie warten, bis auch die Ostseehäfen sich dieses Marktes bemeistert haben, bis sie in Amerika oder in allen andern Ländern, wohin unsere Waaren gehen, sich festgesetzt haben? Und warum alles dieses — warum Preußen und Deutschland trennen, Hamburg und die Industrie vernichten, und hundert andere Interessen verletzen, warum? um die Ostseehäfen zu heben, und allenfalls die anliegenden „Provinzen!". In solchen Vorschlägen spiegelt sich dieses Merkantilsystem, das zu seiner Zeit ebenso nothwendig sein mochte, als es jetzt unzeitgemäß wird, in das zu verfallen aber noch für so Viele ein so mächtiger Reiz ist — doch in

*) Man könnte meinen, Preußen hätte durch Unterlassen jener Maßregeln doch nichts bezweckt, da gerade die Länder, die an der Ausmündung der Flüsse liegen, welche durch jene Maßregel betroffen worden wären; sich bis jetzt nicht dem Zollverein angeschlossen haben, und Baden und Sachsen 2c. — ein geringeres Interesse haben, ob die Einfuhr in Preußen, auch durch die Flüsse oder nur durch die See erlaubt ist. Hätte aber hierdurch, selbst wenn Preußen es schon vorausgewußt hätte, ein solches Benehmen von Preußen, Deutschland gegenüber, etwas von seiner Gehässigkeit verloren, und hätte es nicht eben dadurch bewirken können, daß Hannover, Hamburg 2c. mit den übrigen Ländern einen Zollverein geschlossen hätten, der, eben als Demonstration gegen Preußens Maßregel, ihm feindlich gegenüber gestanden hätte?

solch übertriebenen Vorschlägen trägt es sich auch zu Grabe, und traurig wäre es nur, wenn wir für dasselbe keinen Ersatz hätten.

Aber auch wir werden uns zu vertheidigen haben; wenn man uns auch zugeben wird, daß der Forderung, die Einfuhr zur Elbe 2c. ganz zu verbieten, keine Folge gegeben werden kann, so wird man doch verlangen, daß die Elbe, welche schon so viele Vortheile vor der Oder 2c. voraus hat, nicht noch mehr begünstigt werde, wie z. B. durch ein Verhältniß zwischen Hamburg und dem Zollverein, wie es von uns vorgeschlagen, geschehen würde. Freilich könnte man meinen, wir würden, um uns zu vertheidigen, sagen: das, was dem Zollverein frommt, muß stets zuerst berücksichtigt, die Particularinteressen müssen dem Ganzen untergeordnet werden; der Zollverein braucht Hamburg, also muß der Bund zwischen ihnen stattfinden ungeachtet der Ostseehäfen. Doch nein! so lautet unsere Politik nicht, wir sind durchaus nicht unbedingt der Lehre: „das Besondere muß dem Allgemeinen zum Opfer gebracht werden," zugethan, und halten dafür: „das Allgemeine sollte nur aus solchen Theilen bestehn, daß diese in vollständiger Harmonie gar kein Opfer von einander zu verlangen haben, nichts als ein Opfer betrachten, sondern so von einander durchdrungen sind, daß sie nur einen Wunsch kennen, welchen das gemeinsame Band, das sie eben zusammenhält, vorschreibt." Und das halten wir eben für die Aufgabe der Gegenwart, zu bewirken, daß das Allgemeine, — also jede Association, und besonders der Staat, — jedes Besondere von sich, — die Theile aus welchen es besteht, — so zur Geltung bringe und zu sich erhebe, daß das Allgemeine nicht aus fremdartigen Theilen besteht, sondern jeder, sich seiner Rechte und Pflichten bewußt, so im Allgemeinen ruhe und mit ihm so verwachse, daß keine Maßregel diesem Allgemeinen fromme oder schade, ohne nicht auch auf jedes seiner Theile dieselbe Wirkung zu äußern, und jeder etwa doch bestehende Unterschied durch das geglättet wird, was wir das gemeinsame Band nannten, also im Staate: durch Patriotismus! Dieses geschieht aber nicht durch Unterdrückung oder gar Vernichtung der einzelnen Bestandtheile, nicht durch ewiges Verlangen von „Opfern" der Einzelnen, nicht indem man den Satz anwendet: „das Besondere" muß „dem Allgemeinen" zum Opfer gebracht werden, sondern vielmehr indem man den Satz befolgt: „das Allgemeine muß das Besondere zu sich erheben;" und das wollen wir auch hier angewandt wissen. Wohl wird der Zollverein auf die Ostseehäfen Rücksicht zu nehmen haben, und keine Maßregel zur Ausfüh-

rung bringen dürfen, die diese Rücksicht verläugnet; lediglich deshalb haben wir gegen einen Zollanschluß das Wort ergriffen — und hätten es gethan, selbst wenn er für den Zollverein noch dringender, und für Hamburg weniger nachtheilig gewesen wäre, als es der Fall ist — um dem Zollverein freie Hand zu lassen, indem er einerseits seine Bedürfnisse durch Hamburg befriedigt, auch anderseits seine Ostseehäfen zur Geltung zu bringen, daß er sie, wie wir vorhin verlangten, in sich und zu sich erhebe.*)

So wird es sich denn nothwendigerweise von selbst ergeben, daß Hamburg uns ein Vorbild werden muß; alles was den Ostseehäfen abgeht, sehen wir in Hamburg im vollkommensten Maße und dieses war es eben was seinen hohen Flor hervorgerufen hatte, ja jetzt noch bedingt; wir sahen diese Vorzüge unabhängig von seiner Lage, da sein Handel sich weit über die Grenzen, die die Lage ihm gewähren konnte, ausgedehnt. Was ist consequenter, als anzunehmen, daß, sobald die Vorzüge, die wir bei Hamburg haben kennen lernen, auch den Ostseehäfen zu Theil werden, auch hier die Nachtheile, die ihre Lage mit sich bringt, entkräftet werden, und ihr Handel trotz derselben einen hohen, jedenfalls einen ihnen angemessenen Aufschwung nehmen kann. Und so möge denn Hamburg den Ostseehäfen ein Vorbild werden, sein Handel ist in den Worten: „Freiheit", „Ungebundenheit" characterisirt; sie werde auch den Ostseehäfen zu Theil! und sie wird nicht weniger günstig wirken, als es dort in Hamburg der Fall war, und wird von günstigeren Folgen begleitet sein, als je die Aufhebung des Sundzolls gewähren könnte, und die meisten Nachtheile beseitigen, sobald noch die Sorge der Regierung hinzukommt, theils locale Hindernisse zu beseitigen, theils noch andere Elemente, die den Handel beleben, zu entwickeln und zu pflegen.

Also**) Freihäfen, und die Sorge der Regierung bei späterhin näher zu bezeichnenden Maßregeln, sind die Mittel, in

---

*) Der Grund, warum wir früher Seite 28 nicht schon dieselbe Maxime aufstellten, wird wohl jeder leicht einsehen, weil dort nicht der Ort zur weitern Auseinandersetzung desselben war, anderswie aber aufgestellt, es leicht zu Mißverständnissen hätte Anlaß geben können.

**) Wir brauchen uns wohl nicht dagegen zu verwahren, daß wir diesen Vorschlag etwa als von uns zuerst gemacht, beanspruchen, selbst bis so weit nicht, als wir es bei anderen über Hamburg, und noch späterhin thun zu dürfen glauben. Wir haben den Vorschlag oft in öffentlichen Blättern gefunden — wenn auch nicht in einer zusammenhängenden Ausarbeitung, oder nur in der Zusammenstellung, wie es die Wichtigkeit des Vorschlages verdient.

welchen wir den besten Hebel des Ostseehandels erblicken, und gehen wir sogleich zu ersteren über. Zuerst wird es nöthig sein, in der Auswahl vorsichtig zu sein, und dann nicht zu viel hinzuzunehmen, damit sie nicht untereinander ihre Kraft lähmen, und so wird dabei besonders zu beachten sein,

1) daß sich ein lebhafter Verkehr entwickeln lassen wird; sie werden also durch Flüsse oder Eisenbahnen mit dem Innern des Landes verbunden sein müssen;
2) daß sie schon eine gewisse Größe und Blüthe des Handels erreicht haben, so daß man annehmen kann, daß genug Kräfte vorhanden sind oder wenigstens entwickelt werden können, um auch einen lebhaften Handel zu unterhalten und auszuführen.

In einem je größeren Maßstabe diese jedenfalls nothwendigen Erfordernisse vorhanden sind, auf einen um so größeren Erfolg wird man rechnen können, und da, wie schon bemerkt, auch nicht zu viele diesen theilen müssen, so möchten wir vorschlagen von den Ostseehäfen, nur 3: Stettin, Danzig und Königsberg zu Freihäfen zu erklären. Obgleich die Schifffahrt auf der Oder vieles zu wünschen übrig läßt, so ist Stettin doch durch eine Eisenbahn mit Berlin und so mit ganz Deutschland bald verbunden, während seiner Schifffahrt im Norden der südliche Theil von Schweden offen steht; Danzig hat das große Weichselgebiet und den Osten Schwedens, Königsberg beherrscht auch ein nicht unbedeutendes Flußgebiet, und treibt Handel mit Rußland.

Wir wollen nicht läugnen, daß auch die Erfüllung des Vorschlages, nur diese 3 Häfen zu Freihäfen zu erheben, mit nicht unbedeutenden Schwierigkeiten verknüpft ist, doch kräftiges Zusammenwirken der betreffenden Städte und Regierungen würden sie zweifelsohne besiegen. Wir wollen diese Schwierigkeiten kurz erwähnen. Während in Danzig für den Ausbau des Hafens genügend gesorgt ist, und dieser, irren wir nicht, jetzt noch erweitert wird, dürfte Stettins Festung ein Hinderniß sein, dem Hafen die Ausdehnung zu geben, die ihm als Freihafen wünschenswerth ist, und würde die Regierung gezwungen sein, Stettins Befestigungen an manchen Orten zu ändern, was übrigens nicht schwer zu bewerkstelligen sein soll. In Königsberg ist wiederum die Seichtigkeit des frischen Haffes, welche die größern Seeschiffe bis dahin zu kommen hindert (der Pregel ist für sie tief genug), das Hinderniß, den Freihafen nicht nur bis nach Pillau, Königsbergs jetzigem Hafen, sondern bis zur Stadt selbst auszudehnen, und da sich die freie

Zollgrenze jedenfalls bis Königsberg erstrecken muß, so ist es gewiß auch höchst wünschenswerth, ja nothwendig, daß die Schiffe nicht in Pillau zu löschen gezwungen sind, sondern bis zur Stadt hinauffahren können; dieses muß also von der Stadt und wenn deren Mittel, wie wahrscheinlich, nicht ausreichen, mit Hülfe der Regierung zu erreichen gesucht werden.

Außer diesen localen Hindernissen sind es die Zollverhältnisse, welche der Errichtung von Freihäfen so manche Schwierigkeiten in den Weg legen, und manches Bedenken erregen werden. Gewiß hat Preußen dem Zollvereine gegenüber die Verpflichtung auf sich, dafür zu sorgen, daß von der Seeseite kein Schmuggelhandel betrieben werde, und vielleicht lassen sich hierdurch am ehesten die so strengen Controllmaßregeln, die in den Seehäfen ausgeübt werden, erklären und theilweise entschuldigen, obgleich man doch immer nicht vergessen sollte, daß solche Controllmaßregeln, auf dem Lande schon lästig genug, bei den Seeschiffen nun vollends nicht anwendbar sind, ohne dem Handel bedeutenden Schaden zuzufügen. Ist so die Aengstlichkeit, jeder Verpflichtung gegen den Zollverein hierbei nachzukommen, gewiß etwas zu weit getrieben, so ist andererseits nicht zu läugnen, daß durch Freihäfen die Regierung in Verlegenheit kommen dürfte, sie genügend zu erfüllen, und dies um so mehr, da sie, will sie nicht dem Nutzen, den Freihäfen gewähren, Abbruch thun, auch bei der Ausfuhr weder zu streng sein noch lange aufhaltende Maßregeln dabei verordnen darf, die dem raschen Verkehr, zumal bei der Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin hinderlich sind. Doch hoffen wir um so mehr, daß bald die richtige Mitte gefunden wird, dem Schmuggelhandel keine offene Thüre zu lassen, und den raschen Verkehr mit dem Inlande nicht zu erschweren; hoffen wir, daß um so weniger die Furcht vor Aenderung der Controllmaßregeln, durch die Freihäfen bedingt, veranlassen könnte, daß die Errichtung derselben gar nicht zu Stande kommt, da sie allein das größte Hinderniß bilden können, indem sowohl die örtlichen, wie noch eine Angelegenheit, die zu ordnen ist, nicht bedeutende, wenigstens mit der Wichtigkeit der Maßregel in keinem Verhältniß stehende, Schwierigkeiten darbieten. Die noch zu ordnende Angelegenheit ist die Steuererhebung; es kann freilich wegen der Steuerfreiheit, welche die Städte genießen, eine Consumtionssteuer erhoben werden, doch dürfte diese nicht so groß sein, als sich der wirkliche Steuerverlust ergiebt. Die reine Zolleinnahme betrug 1842: 21,915,269 Rthlr., so daß, nimmt man die Einwohnerzahl in runden Zahlen auf 28 Millionen, jeder Kopf 23 Sgr.

6 Pf. Steuer zahlt, und nimmt man 200,000 Einwohner an, die durch die Freihäfen davon befreit werden würden, es einen Verlust von circa 157,000 Rthlr. geben möchte. Gewiß aber ist eine directe Kopfsteuer von 23 Sgr. 6 Pf. viel zu hoch, als daß die Regierung auf Einbringung dieser Summe von circa 157,000 Rthlr. bestehen sollte, und es frägt sich, soll den Unterschied die Preuß. Regierung allein tragen, indem diese 200,000 Einwohner bei der Zollvertheilung nicht mitzählen, oder die Zollvereins-Casse, was nicht mehr als recht und billig wäre, da die Errichtung von Freihäfen eine Maßregel zu Gunsten des Ganzen ist, und so billigerweise auch der entstehende Geldverlust von Allen getragen werden sollte. Jedenfalls ist dieser aber so unbedeutend, daß er kein Hinderniß abgeben kann, da im schlimmsten Falle die betreffenden Städte lieber die ganze Summe auftreiben würden, als daß darum die Errichtung von Freihäfen unterbleiben sollte; ihnen muß ja ganz besonders daran liegen, die Freihäfen ins Leben treten zu sehen, und gewiß werden sie auch alles, was in ihren Kräften steht, aufbieten, um sich und ihrem Vaterlande die Vortheile zu verschaffen, die man von den Freihäfen erwarten und verlangen kann.

Das erste, was sich ihnen in ihrer neuen Eigenschaft darbieten würde, wird der Zwischenhandel nach Schweden und Rußland sein. Dieser konnte bis jetzt wegen der strengen Controllmaßregeln und der Unzulänglichkeit der in Stettin eingerichteten Entrepots nur unbedeutend sein, wird aber dem Handel eine sehr bedeutende Beschäftigung geben, sobald Schweden und Rußland von dort alle Waare im freien Verkehr beziehen können. Bis jetzt war dieser bedeutende Handel in den Händen der Hansestädte und vornehmlich Hamburgs; ihre Ausfuhr betrug 1840

nach Schweden für circa 2,780,000 Rthlr. (incl. v. Hannover)
" Rußland " " 9,860,000 "
12,660,000 Rthlr. Pr. Crt. *)

Nun ist aber, was zunächst Producte und Colonialwaaren anbelangt, kein Zweifel, daß die Freihäfen vor den Hansestädten einen bedeutenden Vortheil voraus haben. Besteht selbst der Sundzoll weiter, daß die Waaren in Stettin rc. um diesen theurer als in Hamburg und Bremen sind, so können diese

*) Während die ganze Ausfuhr zur See von Stettin im Jahre 1842 6,900,000 Rthlr. betrug!

wiederum, wenn sie den Sundzoll umgehen wollen, die Waaren nicht direct nach Schweden und Rußland schicken (auch die Zölle des Schleswig-Holsteinschen Kanals sind seit dem 29. März 1842 dem Sundzoll gleich), sondern über Kiel und Lübeck, so daß zu den Verladungskosten die nicht unbedeutenden Speditionskosten kommen, welche zusammen weit größer sind, als man den Unterschied annehmen kann, um welchen diese Waaren dort billiger sein können als in Stettin. Aber selbst von Kiel und Lübeck aus müssen die Frachtkosten, nach Rußland zumal, größer sein, als von den Freihäfen, von welchen somit diese Länder die Waaren schneller und billiger beziehen können. Es liegt überdies so in der Natur der Sache, daß sich der Handel hier, als den Freihäfen an der Ostsee concentrirt, daß daran kein Zweifel ist. Es muß Schweden und Rußland höchst erwünscht sein, Häfen in der Nähe zu besitzen, aus welchen sie augenblicklich die Waaren, die dort aufgespeichert sein werden, beziehen können; die Häfen werden ihnen ganz das sein, was Hamburg Deutschland ist, und auch ihnen bis jetzt noch ist. Sind aber Freihäfen da, so ist gar kein Grund vorhanden anzunehmen, daß Hamburg, Bremen und Lübeck (die Waaren, die letzteres dahin ausführte, bekam es hauptsächlich von jenen) mit ihnen die Concurrenz werden aushalten können, und wird sich der Handel gewiß nicht auf die Ausfuhr der Hansestädte erstrecken, sondern, da die Freihäfen Rußland und Schweden viel mehr Bequemlichkeiten darbieten können, als die Hansestädte jetzt, an Umfang noch zunehmen. Doch nicht mit Producten allein wird er zunehmen, sondern auch mit Manufacturwaaren, wodurch dem Zollverein ein vergrößerter Absatz verschafft werden wird. Dieser war, was Stettin anbelangt, vollkommen null, doch dürfte, wenn sich erst ein bedeutenderer Handel mit Schweden durch die Producte entwickelt hat, auch gewiß der Absatz mit Manufactur- und Industrieerzeugnissen nach dort zunehmen — wichtiger aber kann für Königsberg der Handel mit Manufacturwaaren nach Rußland werden, und müssen wir hierbei etwas länger verweilen. Der Handel mit denselben dahin war bis jetzt (und ist es wohl noch) nicht unbedeutend, wenn er auch auf eine ganz besondere Weise betrieben wurde; deshalb ist es unmöglich, anzugeben, wie viel dorthin so spedirt wird, doch können wir versichern, daß dieses nicht unbedeutend ist, und weit bedeutender, als man gewöhnlich anzunehmen scheint, was sich schon aus den vielen großen Manufacturhandlungen en gros, die sich in Königsberg und den Grenzstädten befinden, entnehmen läßt, deren Zahl und Verkäufe

weit beträchtlicher sind, als der Gebrauch für die dortige Gegend sein kann. Man weiß aber wie Rußland keine Mühe scheut, dem Schmuggelhandel Einhalt zu thun, und seine letzten Maßregeln (und sollten diese nichts helfen, so werden gewiß andere ergriffen werden) müssen dort den nicht unbeträchtlichen Handel durchaus verbieten, was für die dortige Gegend von den nachtheiligsten und übelsten Folgen begleitet sein muß. Um so wünschenswerther, ja nothwendiger ist es, daß dem Manufacturhandel dort andere Auswege gebahnt werden, und bieten die Freihäfen, und der durch sie zu erwartende Verkehr mit den Russischen Häfen die beste Gelegenheit. Rußland bezieht immer noch eine nicht unbedeutende Quantität Manufacturwaaren, und zwar von den Hansestädten allein 1840

Baumwollenfabrikate für	Silber-R.		364,245,
Seidenwaaren	"	"	1,539,623,
Wollenwaaren	"	"	361,462,

also für fast 2½ Million Thlr., und warum sollte diese Königsberg nicht eben so gut „gesetzmäßig" dort einführen können, wie die Hansestädte? Fragen wir, warum es nicht geschehn ist, so liegt es hier nicht einmal so im Mangel an Handel mit Rußland, die Einfuhr von dort ist nicht unbedeutend, als im Reiz, den der Schmuggelhandel gewährte; so lange dieser möglich war, dachte Niemand daran, zur See Manufacte dorthin einzuführen, wie denn der ganze Handel damit dort schon durch die Art des Betriebes wenig Kaufmännisches zeigt. Dieses wird sich jetzt aber wohl bald ändern, und wollen wir Rußlands Handels-Princip auch nicht billigen, — daß es seinen Gesetzen, die es für Recht erkannt, Achtung verschaffen will, können wir ihm nicht verargen, so daß wir uns auch gar nicht beschweren können, wenn der Schmuggelhandel aufhört. Unsere Pflicht wird nur sein, den Handel dort zu erhalten, und wenn das, wie zu erwarten steht, durch Freihäfen geschieht, so kann sich Königsberg doppelt Glück wünschen, erstens, daß es diesen Handel, dem doch gewiß bald ein Ende gemacht wäre, wodurch sehr viele Interessen dort verletzt wären, sich erhält, und dann, daß er gesetzmäßig, folglich sicherer und kaufmännischer, betrieben werden wird. Wir sehn, die Hansestädte führen noch genug Manufacte dort ein, also muß es auch Königsberg können, und wird es auch, sobald einerseits der Schmuggelhandel völlig abgeschnitten sein wird, andererseits durch den Zwischenhandel mit Producten, der Handel nach dort einen größeren Aufschwung nehmen wird. Danzig wird an dem Handel mit Manufacten vielleicht weniger Theil

nehmen, um so mehr aber an dem mit Producten rc., wie es doch schon eine der ersten Handelsstädte war. Nicht also auf den Zwischenhandel in der Ostsee allein, sondern auch auf den directen Absatz werden die Freihäfen, Königsberg und Stettin zumal, rechnen können, und so wird sich unser Ostseehandel, wie er jetzt schon der bedeutendste dort ist, immer mehr befestigen, und unsere Herrschaft dort sichern. Wir brauchen wohl nicht auf die Wichtigkeit eines solchen Erfolges aufmerksam zu machen, können jedoch nicht unterlassen, zu bemerken, wie die Freihäfen, den wir ihnen verdanken, somit wichtiger sind, als die Abschaffung des Sundzolls. Ist der Sundzoll abgeschafft, so würde sich freilich der Verkehr auch sehr heben, und die Einfuhr nach dem Inlande in weit größerem Maßstabe stattfinden können, als jetzt, und unsere Ostseehäfen Vieles, was bisher von den Hansestädten bezogen wurde, liefern können; doch wird sich sogleich der Unterschied dieses Erfolges von dem Ersteren und zu Gunsten des Ersteren ergeben. Ohne nämlich die Mittel aus den Händen gegeben zu haben, auch für die Vermehrung der Einfuhr nach dem Inlande zu sorgen, haben die Freihäfen einen ganz neuen Handel, „den Zwischenhandel" gebildet, auf den das Bleiben oder Aufhören des Sundzolles keinen Einfluß, wenigstens keinen directen — ausübt, da sein Aufhören den Zwischenhandel zwar beleben, aber andernfalls nicht verbieten kann. So lange sich das bisher befolgte Entrepotsystem für den Zwischenhandel in der Ostsee als ungenügend bewährt hat, ist dieser auch nur durch ein Radicalmittel, also durch Freihäfen, zu erzielen; keine andere indirecte Erleichterungen, also auch das Aufhören des Sundzolles nicht, können, sobald das frühere System beibehalten wird, im Stande sein, das zu bewirken, was die Freihäfen, durch welche allein für den Zwischenhandel auf einen sicheren Erfolg zu rechnen ist, da ihn die Natur des Handels, die Lage der Häfen mit sich bringt. Und auch ohne Obiges vorausgeschickt zu haben, wird Niemand die Wichtigkeit des Zwischenhandels gerade hier verkennen; der vermehrte Absatz nach dem Inlande kann weiter keine Folgen haben, als die, welche er selbst mit sich bringt, nicht so ein erzielter Absatz nach dem Auslande, wie ihn der Zwischenhandel gewährt; dieser ist immer mit einem directen Absatz begleitet, und ruft so zugleich die Ausfuhr aus dem Inlande hervor. Wir glauben nichts Falsches zu behaupten, wenn wir sagen, England hat seine Größe hauptsächlich dem Zwischenhandel zu verdanken, indem es allen Nationen, während es sich zum Zwischenhändler mit den verschiedenen Waaren jeder ein=



zelnen macht, auch immer etwas von seinem Gewerbfleiße mit aufdrängt. Wahrlich wir hegen unsererseits keine sanguinische Hoffnungen, besonders von Rußland nicht, aber mit Recht können wir auf den Erfolg einer Maßregel rechnen, den ihre Natur mit sich bringt, und daß der Verkehr von Wichtigkeit werden muß, glauben wir oben genügend gezeigt zu haben. Der Ostsee kann Rußland nicht entbehren und sie nicht schließen; die Annehmlichkeiten, die ihm und Schweden durch unsere Freihäfen geboten werden, sind zu groß, als daß sie nicht angenommen werden sollten, und dabei ist nicht zu vergessen, wie gegenseitig sich dieser Verkehr beleben kann, da wir sowohl von Rußland wie von Schweden, dort Producte und hier Eisen ausführen können. So ist es keinem Zweifel unterworfen, daß unser Handel dort sehr bedeutend werden wird, wie es auch das Nächstliegende ist. Daß wir darauf rechnen können, mit der Nordsee im Zwischenhandel auf den Oceanen zu rivalisiren, ist lächerlich und durch keine Maßregel zu erzielen; nehmen wir, was vor uns liegt: die Ostsee, den dortigen Handel; und daß dieses noch lange nicht geschieht, zeigt, daß die Hansestädte noch für fast 13 Million Thlr. nach Schweden und Rußland ausführen, was nicht ihre, sondern unsere Sache ist — dieses kann aber nur durch Freihäfen geschehn, und so sind sie das erste Mittel, das der Ostseehandel erheischt.

Wenden wir uns jetzt zu dem directen Verkehr mit den andern Ländern, so ist nicht zu läugnen, daß die Freihäfen nicht alles das ersetzen werden, was das Aufhören des Sundzolls bewirken würde; aber auch hierbei werden sie von der größten Wichtigkeit sein und die Hindernisse beseitigen helfen, die dem Aufschwunge des Handels entgegenstehn, und die wir oben bezeichnet. Zuerst ist es der größere und sich immer mehr vergrößernde Markt, den wir den Freihäfen zu verdanken haben werden, und der auch den Absatz nach dem Inlande befördern, und die Concurrenz mit Hamburg erleichtern wird. Es wird nicht mehr von den Kaufleuten der Freihäfen das bestellt werden, was sie gerade für ihren bestimmten Absatz gebrauchen, sondern da sie auf Verkauf nach Schweden und Rußland rechnen können, sogar auf plötzliche Ordres gefaßt sein müssen, so werden sie schon immer größere Lager halten; aber nicht sie allein werden Waaren für ihre Rechnung kommen lassen, sondern auch von außerhalb werden Consignationen dorthin gemacht werden, wie es so viel nach den Nordseehäfen, aber nach den Ostseehäfen bis jetzt wegen den Controllmaßregeln beim Verzollen gar nicht geschieht, da die Waaren dann

frei ein- und ausgeführt werden können. Daß aber bei einem vermehrten Markt, wo die Auswahl größer, die Preise oft niedriger, und bei der Wechselwirkung der Waaren, daß eine die andere auf den Markt bringt, auch der Verkauf nach dem Inlande zunehmen wird, liegt außer Zweifel. Jedenfalls werden die Freihäfen den Impuls dazu geben, und es nur noch einiger Mittel bedürfen, um den Verkehr beträchtlich zu erhöhen.

Das erste, worauf wir unsere Aufmerksamkeit besonders zu richten haben werden, wird die rasche Verbindung mit dem Auslande sein. Hamburg steht mit England in fortwährender Dampfschifffahrtsverbindung, und es kommen jetzt wöchentlich 4 Dampfschiffe von dort an; diese sollen jetzt noch vermehrt werden, da eine neue Dampfschifffahrt projektirt ist, so daß, wenn diese zu Stande gekommen, täglich Dampfschiffe von Hamburg nach London abgehn, und von dort ankommen werden. Dieses ist ein Vortheil Hamburgs, der in seinem ganzen Umfange gewürdigt zu werden verdient, und der durchaus die Aufmerksamkeit Preußens wachhalten muß. Die Concurrenz zwischen Hamburg und dem Zollverein, und Stettin mit dem Zollverein, muß hierdurch wiederum ein bedeutendes Uebergewicht zu Gunsten ersterer erhalten, und müssen wir durchaus bedacht sein, auch mit England und den Freihäfen*) eine Dampfschifffahrt anzulegen. Um nur einige Beispiele anzuführen, wie sehr Hamburg durch seine rasche Verbindung mit England begünstigt wird, bemerken wir Folgendes: die Wolle, die in Pommern verkauft wird, geht größtentheils nach Hamburg, um von dort nach England per Dampfschiff verschifft zu werden, damit sie früher ankommt**). Ferner, da man in Hamburg rascher von den Getreidepreisen in England unterrichtet ist, als in Danzig und Königsberg, so werden die Verkäufe des Getreides, das von da nach England durch den Sund geht, durch Hamburger Kaufleute besorgt! (Man kann natürlich keine Zahlen geben, wie viel solche Geschäfte gemacht werden, doch sind solche sehr bedeutend.) Ist daran auch der Sundzoll schuld? oder ist es nicht der Mangel an schneller Verbindung

---

*) Auch Stettin führte von England (1842) 2,586,000 Ctr. zum Werth von 5,800,000 Thlr. ein, während die Gesammteinfuhr 3,720,000 Ctr. zum Werth von 14,800,000 Thlr. also von der Gesammteinfuhr 69 pCt. an Werth 39 pCt. betrug. (!)

**) Der Zollverein führte 1841 143,460 Ctr. aus, Stettin 902 Ctr. (1842 617 Ctr.) Hamburg 172,560 Ctr., so daß man annehmen kann, Hamburg führe vom Zollverein weit über 100,000 Ctr. aus. (!)

mit England? Man könnte meinen, letzteres ist nicht wichtig, ob der Verkauf direct oder durch Hamburger Kaufleute als Commissionaire geschieht — aber doch. Ohne hier auf den Character dieses Handels näher eingehen zu wollen, bemerken wir nur, daß es nicht schwer ist, nachzuweisen, mit wie vielen Unannehmlichkeiten und Chikanen aller Art er verknüpft sein kann, die nur die Reellität der Hamburger Kaufleute zu verhindern sucht; und jedenfalls wird man uns doch zugeben, daß ein directer Handel immer einem durch Commissiaire in fremden Städten vorzuziehn ist, und es den Kaufleuten Danzigs, Königsbergs und Stettins gewiß angenehmer sein muß, selbst durch Dampfschiffe mit England in fortwährender Verbindung zu sein. Ebenso muß auch Danzig und Königsberg mit Cronstadt durch eine Dampfschifffahrt verbunden werden und ist gar nicht anzunehmen, daß sie nicht genügend Beschäftigung haben sollte. Jedenfalls sollte sich aber eine Gesellschaft hierzu bilden, wie es jetzt geschieht, um die Dampf-Verbindung zwischen Hamburg und England noch öfterer herzustellen. 8 Dampfschiffe würden wohl vorläufig genügen, und nehmen wir an, daß jedes 125,000 Thlr. kostet, so wäre das ein Capital von 1 Million. Was will das sagen gegen die hunderte Millionen, die in Eisenbahnen verwandt werden? Doch gehn wir zuvor noch weiter, nicht die Dampfschifffahrt verlangt Beachtung, auch die Assecuranz-Compagnien; zwar besteht eine in Stettin mit einem Capitale von 600,000 Rthlr., doch erinnern wir uns, wie viel in Hamburg waren: 20 mit einem Capitale von 5,757,500 Rthlr.; die können genügen, und warum sollen wir uns im ganzen Zollverein mit Einer begnügen? Jedenfalls sollte noch eine gegründet werden, und zwar von der Regierung oder von einer Gesellschaft, die sich mit einem geringen Zinsfuß begnügt, etwa von den Corporationen der Freihäfen, die zum Nutzen des Handels so billige Prämien stellen, als es nur geht, und könnte die neue dann, damit die jetzt bestehende nicht dadurch verletzt wird, mit dieser verschmolzen werden. Ebenso müßte auch die Gesellschaft der Dampfschifffahrtsverbindung nicht einen zu hohen Zinsfuß erstreben wollen, und die Frachten so billig als möglich stellen. Diese würden schon durch Freihäfen, welche viele fremde Schiffe an sich ziehn, etwas fallen, und so den Handel auch erleichtern. Wie leicht können nicht die höheren Assecuranz-Prämien und die höhern Frachten in der Ostsee trotz der etwas gefährlicheren Fahrt schwinden, sobald nur die betreffenden Compagnien billig Geld bekommen, oder keinen hohen Zinsfuß erübrigen wollen. Las-

sen wir die Frachten, welche doch sinken würden, sobald Freihäfen sind, bei Seite, damit nicht das Interesse der Rheder verletzt würde, nehmen wir nur die Compagnie der Dampfschifffahrten und eine Assecuranzcompagnie: jede mit einem Capitale von 1 Million dürfte genügen, und kann dieses die Seehandlung nicht schaffen, könnte sie nicht so ihrem Namen am besten entsprechen, wenn sie hierfür genügend sorgt? Wir sind durchaus nicht Willens, in die Vorwürfe, die ihr gemacht werden, einzustimmen, schon weil uns der Raum fehlte, sie zu motiviren; da sie aber zu 3½ Geld geliehen bekommt, kann sie nicht ein paar Millionen zum See-Handel zu demselben Zinsfuß geben? Und wenn von der Dampfschifffahrt und den Assecuranzen nur diese 3½ außer den Kosten zu ziehn wären, ließe sich bezweifeln, daß die Dampfschifffahrt diese mit der größten Leichtigkeit bringen würde, und die Prämien recht niedrig gestellt werden könnten? Oder wenn der Staat von dem Prinzipe ausginge, selbst nicht das Geld zu solchen Unternehmungen zu geben, wodurch er dieselbe den Privaten rauben würde, ein Princip, das er bei der Eisenbahn befolgte und das wir vollkommen billigen, sollte er dann nicht aber auch, damit solche Unternehmungen zu Stande kommen, gleich wie bei den Eisenbahnen, Zinsen garantiren, wo dann sogleich die nöthigen Capitalien da wären? Und verdient der Seeverkehr weniger Aufmerksamkeit als der Binnenverkehr? Man sehe nach Hamburg, wie da alle Geld- und Unternehmungskräfte überall und im Einklange wirken, und gerade in Preußen, das doch allein im Zollverein Seehäfen hat, und diese nicht vernachlässigen sollte, haben sich alle Kräfte nach dem Binnenlande gezogen. Wir sind gewiß die Letzten, die gegen Fabriken sind; aber was helfen alle Fabriken, wenn man dem Consum den Absatz nicht schafft; wohin soll das führen, wenn der Handel immer mehr vernachlässigt wird, wenn der Eisenbahnen wegen die Schifffahrt, des innern Verkehrs wegen der auswärtige aufgegeben wird? Nur zwei Wege sind möglich, entweder muß das zu weit getriebene Fabrikwesen mit einer Katastrophe enden, oder man ist gezwungen, sich gänzlich vom Auslande abzuschließen; jeder sorgt und muß für sich sorgen, weil die Fabriken Absatz begehren — ist der auswärtige Handel gelähmt, so sind sie auf's Inland angewiesen, und keine auswärtige Concurrenz darf dort zugelassen werden; wir kommen dahin, wo die Staaten in der Zeit, als das Merkantilsystem herrschte, standen, wir stehn einander so schroff wie damals gegenüber, was nicht anders enden möchte, als daß uns ein zweiter Napoleon

etwa zusammenschütteln möchte. Mögen wir uns hüten, unsere ganze Kraft auf's Gewerbe zu concentriren; der Seehandel leitet diese Kräfte ab, leitet sie in natürliche, sich mehr consolidirende Quellen, er verbindet uns mit den auswärtigen Nationen, die Stellung zu ihnen wird eine ganz andere; eine durchdringt, so zu sagen, die andere, und dann wird der Verband, geknüpft und erhalten durch den Austausch der Verbrauchsgegenstände, auch zugleich das Band der Geister, das uns auf dem Wege der Civilisation und Aufklärung weiter fortführt. Besonders Deutschland hat darauf Acht zu haben, und muß dahin wirken, daß die Völker sich nicht gegenseitig abschließen, da es keine Colonieen hat, sich also am wenigsten selbst genug ist. England mit seinen Colonieen, Frankreich mit den seinigen, Amerika, das von Europa nie entbehrt werden kann, dürfen sich schon eher abschließen, da sie schon die verschiedenen Elemente des Binnen- und Seehandels in sich tragen; nicht so Deutschland, dem als Land ohne Colonieen, so zu sagen, ein Element fehlt, dieses muß es bei anderen Nationen suchen, und wird es auch finden; will es aber nicht in Abhängigkeit gerathen, so muß es selbst den Seehandel in's Auge fassen, sich die Ostsee zu gewinnen suchen, und alles Mögliche zu erstreben bemüht sein, seine Schifffahrt zu heben, damit es in directem, innigen Verkehr mit dem Auslande bleibt, und dieser ihm die Colonieen ersetze. So wird also der Staat besonders, die rasche Verbindung der Dampfschifffahrt herzustellen bemüht sein, und ebenso auch für *billige* Assecuranz-Prämien, und für Alles, was den Seehandel sonst erleichtert, sorgen müssen.

Würde dieses schon den Verkehr, besonders die Einfuhr, bedeutend heben und die Concurrenz mit Hamburg erleichtern, so ist noch ein zweites, auf welches wir die Aufmerksamkeit lenken möchten, und welches neben der Einfuhr besonders der Ausfuhr zu Gute kommen würde, die Geld- oder Wechsel-Verhältnisse. In den vorigen Jahrhunderten wurde in sofern von den Regierungen Rücksicht darauf verwandt, als sie Sorge trugen, die Ausfuhr von edlen Metallen zu verhindern, und ihre Einfuhr zu begünstigen, wie denn noch die Ausfuhr von Goldmünzen in Rußland verboten ist, und auch in Preußen dadurch, daß die Friedrichsd'ors zu einem höheren Course, als sie werth sind, von den Königl. Cassen angenommen werden, ihre Ausfuhr verhindert wird. Demnächst war es wohl das Papiergeld, das anfangs mehr aus Mangel an baarem Gelde geschaffen wurde, in der Folge aber sich als gutes Verkehrsmittel bewährt hatte, womit der Staat auf den Geldmarkt

influirte; seitdem, und besonders nachdem das Banknotensystem in Amerika die bekannten Krisen hervorgebracht hatte, enthielten sich die Staaten, irgendwie auf den Geldmarkt einzuwirken, und wurde irgendwo Papiergeld herausgegeben, so war es nur zur Erleichterung des Verkehrs, und soviel uns bekannt ist, geschah es in letzter Zeit in Deutschland auch nicht von den Regierungen, sondern von Privatgesellschaften. Die neuesten Zeiten möchten aber doch wieder Veranlassung geben, ja, es fordern, daß der Staat seine Sorge darauf wendet, und darf das traurige Schicksal der amerikanischen Banken nicht allein nicht abschrecken, sondern kann nur veranlassen, daß man es anders machend, als hier, die Staatskräfte, sobald es nöthig ist, zum Nutzen des Handels anwendet. Dieses scheint in der That nöthig, und besonders dürfte es zuerst England sein, das zu solchen Operationen gezwungen werden möchte. Es ist dort nämlich die Frage aufgeworfen, wie man Retouren von den entfernt liegenden Ländern für die dahin gesandten Waaren bekommen können wird; in China wird zum Beispiel die Einfuhr sehr bedeutend zunehmen, ohne daß man weiß, womit es diese bezahlen könnte; Ausfuhr von Metallen dürfte es nicht auf die Dauer ertragen, und doch besitzt es kaum genügend in Europa zu gebrauchende Producte, als daß diese das Gleichgewicht der Einfuhr herstellen könnten. Wird hierfür nicht ein Auskunftsmittel gefunden, so wird die ganze Einfuhr auf's Spiel gesetzt, da man doch nichts einführen kann, ohne auszuführen; England wird also auf Auswegmittel sinnen müssen, diese Angelegenheit zu beseitigen, was nicht anders möglich sein wird, als durch Geld- und Bankoperationen. Doch ohne uns weiter ins Detail hierüber einlassen zu wollen, führten wir dieses nur an, um zu zeigen, wie bei der jetzigen Gestaltung des Verkehrs der Staat nicht wird unbetheiligt bleiben können, und zu unseren Verhältnissen übergehend, glauben wir, daß der Staat, wie er in manchen Fällen, wie in England, für die Zahlungsmittel in der Ferne wird sorgen müssen, den Verkehr sehr beleben würde, wenn er immer und überall, wo sich überhaupt Verkehr anknüpfen läßt, für leichte Zahlungsmittel sorgt. In der Nähe hat er hierfür durch das Papiergeld schon gesorgt, und reicht da auch das baare Geld aus, in der Ferne muß es durch Wechsel geschehen. Da, wo sich schon ein lebhafter Verkehr gebildet hat, haben die Kaufleute (Banquiers) selbst Wechselverbindungen angeknüpft, und haben sich zwischen diesen die sogenannten Coursverhältnisse entwickelt; aber in Preußen steht es, in Bezug mit dem Auslande und entfernten Ländern, sehr

schlecht aus, und geht deshalb unser Vorschlag dahin: „Daß die Regierung (durch die Bank oder Seehandlung) in den Ländern, mit welchen ein näherer Verkehr wünschenswerth ist, und mit denen Preußen (der Zollverein) noch in keinen Coursverhältnissen steht, Commanditen errichtet, durch welche man sowohl dort Wechsel auf Berlin und die Ostseehäfen, wie hier Wechsel auf Commanditen in jenen Ländern bekommen kann." Dieses ist durchaus nicht mit vielen Schwierigkeiten verknüpft, und die Wichtigkeit der Maaßregel wird sofort erkannt werden. Im Allgemeinen können wir annehmen, daß die Verbindungen sich auf solche Länder erstrecken werden, von denen wir schon Waaren beziehen, und die überhaupt mit Deutschland in Verbindung stehen, so daß es den Königl. Banken nicht schwer werden kann, die Rechnung mit den Commanditen in den verschiedenen Ländern zu ordnen, und es eigentlich nur erforderlich ist, daß sie sich mit irgend einem dortigen Kaufmann in Verbindung setzen, auf welchen sie Wechsel ausstellen können, und der auch auf sie in Berlin, Danzig ꝛc., wo doch überall Banken sind, Wechsel abgeben kann; wird der Preis öffentlich im Courszettel angezeigt, so ist das Coursverhältniß hergestellt. Nun zur Wichtigkeit dieser Maßregel. Kann man sich einen lebhaften Verkehr zwischen zwei Städten und demzufolge zwischen zwei Ländern denken, wenn man sich nicht gegenseitig leicht Zahlung leisten kann, und die Abrechnung erst durch einen Dritten, oder in einer dritten Stadt geschehen muß? So sehen wir, daß England und selbst Hamburg überall hier ein Coursverhältniß hat, und in New-York und Rio di Janeiro giebt es Course auf England, Holland, Hamburg, — auf den Zollverein keinen. Was sich Amerika vom Zollverein kommen läßt, kann es nicht direct, sondern muß es mit Wechseln auf die anderen Städte bezahlen, oder die Abrechnung erfolgt durch ein Londoner, Hamburger ꝛc. Haus; würde die Regierung nicht den directen Verkehr sehr befördern, wenn sie uns auch hier von jeder Dazwischenkunft eines Dritten befreite? oder thut der es etwa umsonst, wird dadurch der Verkehr nicht immer vertheuert? Wir kommen hierbei noch auf einen zweiten Punkt, der eng damit zusammenhängt, auf die Markt-Preis-Courante. Diese sind natürlich in Preuß. Courant ausgestellt; können wir sie aber deshalb nach Amerika schicken, wo dieses gar keinen Werth hat? und wir brauchen nicht einmal so weit zu gehen, nicht einmal in England hat es immer sogar nur selten einen Cours! Freilich werden dadurch die Verhältnisse weniger gestört, weil das £ Sterling bei uns einen

Cours hat, und wir in £ abrechnen können. Aber warum müssen wir denn mit den Engländern in £ und mit den Holländern in fl. und mit den Russen in Rubeln, abrechnen (und mit den Amerikanern können wir es gar nicht direct), warum soll der Zollverein noch nicht seine Valuta haben, die überall gilt und einen Werth hat? Der Engländer hat sein £, und die ganze Welt muß mit ihm in dieser Münze abrechnen, wie mit den Franzosen in Francs, und gestehen wir es zu unserer Schande, mit den Hamburgern in seiner Mark Banco, mit kaum 100,000 Einwohnern in ihrer Münze, und 28 Millionen suchen in den meisten Ländern vergebens nach dem Werth ihrer Münze. Man schlage das nicht gering, selbst commerciell nicht gering an. Wie leicht werden Handelsverbindungen angeknüpft, wenn man genau von dem Stande der Marktpreise unterrichtet ist, und die Rechnung direct abmachen kann; wenn z. B. von Stettin ein mit Sorgfalt ausgefertigter Preis-Courant in Brasilien stets vorhanden ist, in Brasilien der Kaufmann den Preis seiner Waare sogleich so weit wenigstens berechnen kann, als er während der Dauer der Reise keine Veränderung erleidet. Er weiß, er kann, wenn er die Waare gebraucht, sie sogleich mit Wechseln im dortigen Gelde bezahlen, will er die Waaren hinschicken, kann er sogleich Wechsel dafür in seinem Gelde bekommen; alles hat einen Cours, den er angegeben findet, ist das nicht das beste Mittel, den directen Verkehr zu beleben? Wozu braucht er denn die Waare nach England zu schicken und umgekehrt, wozu brauchen wir von England eine Waare kommen zu lassen, wenn wir den Preis in Amerika uns berechnen können, wenn wir sie ohne Hülfe Englands bezahlen können? Sollte nicht für die Erleichterung des Zahlungsweges selbst gesorgt werden müssen, wenn wir Verträge mit den *entfernteren* Staaten geschlossen haben? Wir geben gern zu, *sobald* sich ein sehr lebhafter Verkehr gebildet hat, so müssen sich auch diese Coursverhältnisse bilden; aber wozu so lange warten, warum nicht gleich die Kaufleute in Stand setzen, ihre Zahlungen auf die möglichst leichteste Weise zu machen, ihre Preiscourante in ihren Münzen einzusenden? Wir haben mit Portugal einen Vertrag geschlossen, wir wissen aber nicht, was bei uns Rees werth sind, sie wissen nicht, was preußische Thaler werth sind; bleiben wir bei dem Handelsvertrage stehen, knüpft er die Verbindungen an, selbst wenn wir wissen, die Waare zahlt 5 pC. weniger, und das Schiff braucht nur die ermäßigten Flaggengelder zu zahlen, ist denn das genug? Aber wenn die Regierung bekannt macht, auf Oporto kann man Wechsel für

so und so viel bekommen (die Preiscourante werden schon bekannt), dann würden sich auch leichter unternehmende Kaufleute finden, als wenn sie wieder die Marktpreise dort durch eine andere Münzart in ihre übertragen, und die Zahlungen wieder durch Dritte machen müssen. Die Regierung muß also dafür sorgen, daß wir auf die verschiedenen Länder Wechsel bekommen können, was ihr wenig Schwierigkeiten macht, dem Handelsstand aber sehr wichtig ist, und daß eben so überall unsere Valuta einen Cours erhält, was eben dadurch geschieht, daß auch von dort aus Wechsel auf die preußische Bank ausgestellt werden können. Das ist nicht allein wegen des Handels, besonders wegen des Ausfuhrhandels erwünscht, sondern eine Satisfaction, die wir unserer Handels-Ehre schuldig sind. Wir glaubten länger dabei verweilen zu müssen, weil wir die Wichtigkeit dieser Maßregel, besonders mit Freihäfen verbunden, nicht genug hervorheben können. Nicht allein ihre Einfuhr, sondern auch ihre Ausfuhr wird bedeutend dadurch vermehrt werden, nach America und überall, wohin wir unsere Preiscourante versenden können, und wo unsre Valuta einen Werth haben werden, besonders aber nach den naheliegenden Ländern, wie Schweden. Stettin ist von Berlin, und von dem Fabriklande nur wenige Stunden entfernt, wenn die Freihäfen den Verkehr nach Schweden beleben, wenn durch leichte Zahlungsmittel Stockholms und Stettins Handel noch mehr erleichtert wird, ist denn nicht Aussicht auch für den Absatz unserer Manufactur- und Industriewaaren? Ohne Zweifel, und so möge denn die Wichtigkeit einer solchen Maßregel nicht außer Acht gelassen werden, die so leicht zu ergreifen und so viele Vortheile verspricht.

Wir gehen jetzt zur Industrie über, um auch deren Verhältniß, welches durch die Freihäfen nicht unwesentlich verändert werden muß, zu betrachten. Besonders wird die Zuckerraffinerie (schon jetzt nicht unbedeutend) und die Tabacksfabrikation einen bedeutenden Aufschwung nehmen, und die Vortheile hierdurch auch vermehrt werden, die wir uns von den Freihäfen überhaupt versprechen. Doch eben deßwegen wird es nothwendig sein, das Verhältniß der Freihäfen in Betreff der Industrie überhaupt festzusetzen. Das Beste wäre wohl, die Zollgrenze bis dicht ans Thor zu legen, und könnten dann die Freihäfen ganz wie das Ausland betrachtet werden, da die Fabriken für Zucker und Taback dicht am Thor, innerhalb der Zolllinie, angelegt werden können und weiter keine Schwierigkeiten bereiten. Hierdurch ist nicht ausgeschlossen, daß nicht auch in der Stadt solche Fabriken sein können; diese können ja ihre Fa-

brikate nach dem Auslande führen, und gewiß wird die große Auswahl von Zucker und Taback, worauf sie gar keinen Zoll haben, die Concurrenz mit dem Auslande erleichtern. *) Außer diesen beiden Einfuhren von Zucker und Taback und deren Fabrikation möchten wir aber noch die eines dritten Artikels befördert sehen, nämlich der Baumwolle, was am Besten dadurch geschieht, daß die Regierung innerhalb der Zollgrenze einige Twistfabriken ins Leben rufen hilft, wodurch nicht allein die Einfuhr von Baumwolle veranlaßt, sondern auch der ganzen Baumwollen-Industrie des Zollvereins ein wesentlicher Dienst geleistet würde. Es dürfte freilich scheinen, als überschritten wir die Grenzen, die wir uns gesetzt, wenn wir diese Industrie näher behandeln, doch ist dieses zu wichtig und hängt auch mit einem neuen Einfuhrzweig der Ostseehäfen zu nahe zusammen, als daß wir nicht das Dahingehörige der Hauptsache nach untersuchen sollten. Die Baumwollen-Manufactur gehört mit zu der vorgeschrittensten Industrie des Zollvereins und hat sich so weit vom ausländischen Einfluß frei gemacht, daß neuesten Berechnungen zufolge 1843 das Ausland nur $1\frac{1}{2}$ p. C. von dem geliefert hat, was im Inlande an Baumwollenwaaren fabricirt wurde. **) Diese Fabrikation geschieht aber nicht von der rohen Baumwolle, sondern fängt größtentheils erst mit Verarbeitung der Gewebe ***) an, die wir von England bekommen, und es ist

---

*) Man könnte meinen, daß wenn die Freihäfen wie das Ausland behandelt werden, sie sich schlechter stehn, als Hamburg zum Zollverein. Doch kann von einem Nachtheile nicht die Rede sein, sobald die Zollgrenze so dicht an der Stadt ist, daß die Kaufleute dort ihre Fabriken errichten können. Dann ist nicht zu vergessen, daß es gar nicht im Interesse des Zollvereins liegt, hier Fabriken zu beschützen, sondern hier Handel herrschen soll; wie wir ja auch in Hamburg keine Fabriken erwarten. Ausgenommen hiervon sind die, welche der Seehandel mit sich bringt: Zucker, Tabak, für welche wie wir sehn, gesorgt ist. Und noch ein Industriezweig, wovon oben das Nähere.

**) Es dürfte Einige interessiren, ihren Fortschritt in der letzten Zeit zu wissen:

	1841	1482	1843	
Es wurde im Inlande fabricirt . .	570,993	623,896	652,378	Ctr.
und vom Auslande eingeführt . .	16,504	12,156	10,195	=
das sind	$2\frac{9}{10}$ pCt.	2 pCt.	$1\frac{1}{2}$ pCt.	

(Die Daten sind aus der Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung; sie berechnet aber nicht die pCt. der Einfuhr des Auslandes von der inländischen Fabrication (Colonne 1) sondern vom Consum, indem sie noch unsere Ausfuhr abzieht; um den Fortschritt der Industrie zu zeigen, müssen wir unsere Ausfuhr wohl mit berücksichtigen).

***) Wir wollen zur Vergleichung auch das Verhältniß der Fabrication des Inlandes und was vom Auslande verarbeitet wurde, geben:

mit Recht aufmerksam gemacht worden, wie sehr wünschenswerth, ja nothwendig es ist, daß auch diese Gewebe und Garne im Inlande fabricirt würden; nicht eher können wir die Fabrikation der Baumwollenwaaren ganz unser nennen, und sie auf fester Grundlage befindlich betrachten, als bis wir uns ganz von fremdem Einfluß dabei befreit haben. Deßwegen wurde, um die Fabrikation der Gewebe zu begünstigen, ein höherer Schutzzoll verlangt, und das mit einem Eifer, als wenn das ganze Bestehen der Baumwollenwaaren-Manufactur davon abhinge, und selbst Männer wie Nebenius (schon 1834!) begehrten für die Industrie einen höheren Schutz. Gewiß mußte aber auch die preußische Regierung, welche sich gegen jede Erhöhung des Zolles auf Garne 10 Jahre trotz der dringendsten Anforderungen, selbst der der sächsischen Regierungen, sträubte, hierzu ihren Grund haben, und betrachten wir diesen, so können wir nicht anders, als ihn vollkommen anerkennen. Es handelte sich nicht nur um einen neuen Industriezweig, der geschaffen werden sollte (natürlich wurde auch dieses von den Anhängern des Schutzzollsystems geltend gemacht, und dürfte auch wohl ihr Hauptzweck gewesen sein), indem man die ausländische Concurrenz ausschloß, sondern, und das mußte die preußische Regierung als Hauptsache nehmen, das Inland sollte zu einem schon blühenden Fabrikationszweig das Gewebe liefern, und da mußte zuvor entschieden werden, ob es das im Stande war, ohne jenen schon bestehenden Fabrikationszweig zu gefährden. Die Regierung sollte die bedeutend wichtigere Baumwollenwaaren-Fabrikation, die im Jahre 1843 652,378 Ctr. betrug, auf's Spiel setzen, um die jedenfalls*) unbedeutendere Twistfabrikation zu befördern, also um höchstens die fremde Einfuhr, die in demselben Jahre 422,330 Ctr. war, auszuschließen? Und würde sie etwa nicht auf's Spiel gesetzt sein? Daß, wären die fremde Twiste ausgeschlossen, die inländischen theurer würden, ist mehr als wahrscheinlich; in den vorigen Jahren, wo ihre Fabrikation gegen die Einfuhr noch

---

	1841	1842	1843
Garne wurden fabricirt	167,223	182,180	230,048 Ctr.
ausländische verarbeitet	403,770	441,716	422,330 =
das sind	241 pCt.	242 pCt.	184 pCt.

*) Wir sagen die „unbedeutendere," wir sollten sagen: die grausame, die schreckliche rc. Man lese was Bülow-Cummerow in seiner Schrift „der Zollverein" darüber sagt, und was alle Blätter aus England darüber erzählen.

so unbedeutend war, mußte auf eine Preiserhöhung gewiß gerechnet werden, und so die Befürchtung entstehn, daß dadurch die Fabrikation der fertigen Waaren so vertheuert würde, daß sie wieder der auswärtigen Concurrenz, die sie mit solcher Mühe bezwungen, unterliegen würden. Diese Befürchtung, welche jede Erhöhung des Schutzzolles auf Gewebe unmöglich machte, hätte nur durch die Anhänger des Schutzzollsystems, hauptsächlich durch die Fabrikherren also, beseitigt werden können, indem sie dieselbe für grundlos erklärt und behauptet hätten, die Gewebe werden gar nicht oder nicht um so viel vertheuert werden, als daß die Fabrikation der fertigen Waaren irgendwie dadurch gefährdet werden könnte; aber sei es, daß sie das mit gutem Gewissen nicht behaupten konnten, oder daß sie, treu ihrem Systeme, jede Gelegenheit benutzten, um immer höhere Zölle zu verlangen, sie forderten für die fertigen Baumwollenwaaren auch einen höhern Schutzzoll, und glaubten somit jede Gefahr beseitigt. Aber dadurch eben wurde die Preuß. Regierung verhindert, in ihre Forderungen einzugehn; wurde wiederum eine Erhöhung der Zölle selbst auf Baumwollenwaaren nothwendig, die schon 50 Rthlr. pro Ctr. beträgt, so mußten sich die größten Bedenken dagegen erheben. Abgesehn davon, daß die Regierung nicht immer mehr die Kluft, welche Schutzzölle zwischen den Völkern hervorbringen, erweitern mochte, so wurde auch die Ausfuhr dadurch gefährdet; vor ausländischer Concurrenz im **Inlande** konnten auch bei den fertigen Waaren höhere Zölle schützen, aber im **Auslande** doch nicht, und die Ausfuhr betrug 1843 74,752 Ctr., nachdem sie im Jahre 1841 schon 87,013 Ctr. betragen hat (1842 72,569 Ctr.). Doch wollen wir gern gestehn, daß damit die Frage auch nicht beseitigt werden kann, daß die preuß. Regierung sagt, wir können den Zoll auf die Garne nicht erhöhen, weil die Fabrikation der fertigen Waare, besonders deren Ausfuhr dann gefährdet ist, vielmehr wird die Wichtigkeit, daß die Baumwolle vom rohen Zustande aus im Inlande verarbeitet werde, dieselbe bleiben, und nur andere Mittel ersonnen werden müssen, sie zu befördern. **Bülow-Cummerow** schlägt vor, auf jeden Ctr. Twist, im Inlande fabricirt, eine Prämie von 2 Rthlr. zu setzen, doch ist dies wohl zu viel verlangt; wir brauchen jetzt über 600,000 Ctr. Twist jährlich, und **einem** Industriezweig jährlich über 1 Million Thlr. directe Unterstützung zuzugestehn, geht wohl nicht.

Wir möchten in den Freihäfen das beste Mittel sehn, und, wenn die Regierung dort einige Fabriken unterstützt, so dürften sie wohl die ausländischen Twiste vom Inlande ver-

treiben helfen, und so dem Industriezweig, indem dann auch die Gewebe im Inlande fabricirt werden, die feste Grundlage geben (der einzige Grund, weswegen wir die Twistfabrikation für wünschenswerth erkennen). Der Vortheil, den die Engländer bei der Twistfabrikation haben, ist die große Auswahl Baumwolle, die Steinkohlen, und die Grausamkeit, mit welcher sie die Fabrikation betreiben. Da bei uns die Arbeitslohne nicht so hoch zu sein brauchen, oder vielmehr, wenn der engl. Arbeiter mit diesen noch großem Elende ausgesetzt ist, mag unserer leidlich damit auskommen, so kann die Grausamkeit also g. s. D. bei uns wegfallen, und wenn sie nicht wegfallen kann, und der Engländer ihretwegen Sieger bleibt, so setzen wir am wenigsten eine Feder an, um ihnen den Sieg zu rauben; die Steinkohlen werden in den Freihäfen auch in großer Quantität eingeführt werden, und dürften so bei den Betriebskosten keinen weiteren Unterschied machen, und die Einfuhr der Baumwolle wird eben durch die Freihäfen leicht geschehn können, sobald durch die Nähe der Fabriken auf einen festen Absatz zu rechnen ist. So ist der Vortheil gegenseitig und doppelt. Die Baumwollenindustrie erhält die nöthige feste Grundlage, und die Freihäfen bekommen einen neuen Einfuhrzweig, der um so leichter dahin zu ziehn ist, als nach Deutschland überhaupt wenig kommt, und so keine Concurrenz in der Nähe zu befürchten ist, dadurch aber dann dort sich der ganze Baumwollenhandel nach Deutschland und der Umgegend concentriren wird.

Wir könnten jetzt unsere Betrachtungen schließen; die angegebenen Hindernisse sind, wie wir sehn, wohl alle zu beseitigen und zu entkräften: den Freihäfen würde der so bedeutende Zwischenhandel zufallen, und wir würden dadurch unsere Lage wenigstens so gut als möglich benutzen; die Zolleinrichtung, die den Handel so belästigte und die Concurrenz mit Hamburg erschwerte, fällt auch durch sie, und der dadurch bewirkte größere Markt, die Unterstützung der Regierung wird auch die Geld- und Unternehmungskräfte dem Seehandel zuwenden lassen; und dieses alles, besonders wenn für Dampfschifffahrt, billigere Prämien, leichte Zahlungsmittel gesorgt ist, wird Zwischenhandel, und directen Verkehr mit allen Nationen, was Ein- und Ausfuhr belangt, wird Zucker-, Taback-, Baumwollenindustrie hervorrufen und befördern; wir könnten, sagen wir, jetzt unsere Betrachtungen schließen, wenn nicht noch die Eine Klippe uns vor Augen wäre, die sich uns gleich anfangs gegenüberstellte: „der Sundzoll". Doch sollen wir auch hieran

lange Betrachtungen knüpfen, kann er durch diese beseitigt werden? Allgemein wird er ja als drückende Fessel gefühlt, und so mögen auch wir nur unser tiefstes Bedauern über ihn ausdrücken, und in den Ruf Aller einstimmen: er falle! Es sind in der letzten Zeit Pläne gemacht, ihn zu umgehn, und einen neuen Weg nach der Nordsee und so nach dem Weltmeer durch einen Canal in Schweden zu bahnen; und gewiß wird kein Vorschlag zurückgewiesen werden, der auch nur dazu geeignet scheint, diesen so lästigen Zoll aufheben zu können, sollte es auch nur dazu dienen, Dänemark bei den Verhandlungen, die deswegen jetzt gepflogen werden, zu bewegen, den Beschwerden billigeres Gehör zu leihen, und in eine Ablösung zu willigen. Irren wir nicht, so hat Preußen sich, bei Anerkennung des Sundzolles, vorbehalten, Dänemark zu zwingen, in die Ablösung zu willigen, und würde dieses, wenn es gelänge, gewiß das Beste sein; jedenfalls hat es aber das Recht, zu fordern, daß die Waaren nur den Zoll zahlen, welchen Dänemark zu erheben befugt ist, nämlich 1 pCt., während jetzt von vielen Waaren bedeutend mehr, von einigen sogar 3 — 4 pCt. erhoben wird. Sollte Dänemark sich also weigern, eine Ablösungssumme zu nehmen, so würde es sich vielleicht dazu verstehn, den Tarif so zu ändern, daß 1 pCt. vorerst für alle Waaren bestimmt wird, dann aber auch dieses 1 pCt. von manchen Waaren weggenommen und auf andere gelegt wird. So müßten alle Waaren, welche in den Zollverein frei eingehn, ferner alle Industrieerzeugnisse, welche der Zollverein ausführt, vom Sundzoll befreit werden, und könnten die anderen ausländischen Waaren mit einem um so viel höheren Zolle belegt werden, als der durch die Zollbefreiung entstehende Verlust geschätzt wird. Das ist doch wahrlich das Wenigste, was man von Dänemark verlangen kann, daß es den Sundzoll-Tarif nicht im Interesse der einführenden Länder einrichtet, wie es 1841 zu Gunsten Englands geschah, sondern das Interesse der Länder berücksichtigt *), die durch ihn leiden. Wird schon der Plan, durch Schweden einen Canal zu graben, auf die Verhandlungen einwirken, so könnte es vielleicht auch ein in Aussicht gestellter Handelsvertrag. Wir haben zwar lange über einen nachgedacht, welcher die Abolirung des Sundzolls enthielte, und Dänemark dagegen andere Begünstigungen böte, wir müssen aber gestehen, daß

*) Der Sundzoll liefert jetzt nach unserm Geld circa 1½ Million Rthlr. 1842 passirten 14,754 Schiffe den Sund, darunter 2864 Preuß.

wir zu wenig passende Grundlagen zu einem solchen aufgefunden haben, als daß wir wagen könnten, sie anzugeben. Es wäre denn, daß wir den Dänisch-Westindischen Zucker begünstigten, aber der bereits erwähnte Handelstractat mit England hindert uns daran, so daß die Begünstigung nicht vor 1848 anfangen könnte; auch Westindischer Rum und einige andere Westindische Producte, dann auch Holsteinische Butter rc. ließen sich begünstigen; und wenn dieses auch nicht für hinreichend erachtet werden sollte, um den Sundzoll für preuß. Schiffe völlig zu erlassen, so könnten doch einige Stipulationen zu Gunsten des Dänischen Handels immer helfen, Dänemark eher zur Nachgiebigkeit zu bewegen; andernfalls könnte dagegen auch durch Repressalien gegen Dänische Schiffe, daß sie z. B. durch höhere Flaggengelder von den Freihäfen ausgeschlossen würden, gedroht worden, jedenfalls muß Alles aufgeboten werden, um den Sundzoll wo möglich abzulösen, oder ihn wenigstens auf einen für den Zollverein günstigen Standpunkt zu setzen — daß dann die letzte Schranke für den Handel der Ostsee falle, und sie Preußen und dem Zollverein Alles werde, was sie sein kann und sein sollte.

Und sie kann viel, sehr viel sein; ist es gestattet, den Blick weiter zu richten, so wird das Mittelmeer und das schwarze Meer unsere Aufmerksamkeit fesseln, welches zwar nicht durch Flüsse, aber durch Eisenbahnen verbunden werden kann, wie es denn ja auch schon projectirt ist. Dann muß sich hier der ganze Verkehr des Nordens concentriren, und Stettin und Danzig und Triest und Odessa werden den Norden und Süden Europa's vermitteln — ja, fällt der Sundzoll, selbst Englands Verbindungen mit dem mittelländischen Meere diese Straße über Deutschland nehmen. Man beachte also wohl, welche Wichtigkeit die Ostsee für den Handel erlangen kann, und wie wichtig es sein muß, die Herrschaft in ihr zu erlangen, die Herrschaft, die Preußen beanspruchen kann, als die über das einzige ihm angrenzende Meer, die Herrschaft, die wünschenswerth ist, daß im Norden nicht minder als im Süden Deutschland freie Hand und freie Küste behalte. Und so muß denn die erste Sorge sein, den Handel in allen seinen Beziehungen zu erweitern, und die nächste Sorge, den Sundzoll, als eine drückende, ja, Deutschlands unwürdige Fessel, zu vernichten, und drittens, durch eine Flotte der Herrschaft einen festen Halt zu geben. Mag die Nothwendigkeit einer Flotte für den Handel noch so bezweifelt und verschieden beurtheilt werden, für die Ostsee stellt sie sich nicht minder heraus, als die Abschaffung des

brikate nach dem Auslande führen, und gewiß wird die große Auswahl von Zucker und Taback, worauf sie gar keinen Zoll haben, die Concurrenz mit dem Auslande erleichtern. *) Außer diesen beiden Einfuhren von Zucker und Taback und deren Fabrikation möchten wir aber noch die eines dritten Artikels befördert sehen, nämlich der Baumwolle, was am Besten dadurch geschieht, daß die Regierung innerhalb der Zollgrenze einige Twistfabriken ins Leben rufen hilft, wodurch nicht allein die Einfuhr von Baumwolle veranlaßt, sondern auch der ganzen Baumwollen-Industrie des Zollvereins ein wesentlicher Dienst geleistet würde. Es dürfte freilich scheinen, als überschritten wir die Grenzen, die wir uns gesetzt, wenn wir diese Industrie näher behandeln, doch ist dieses zu wichtig und hängt auch mit einem neuen Einfuhrzweig der Ostseehäfen zu nahe zusammen, als daß wir nicht das Dahingehörige der Hauptsache nach untersuchen sollten. Die Baumwollen-Manufactur gehört mit zu der vorgeschrittensten Industrie des Zollvereins und hat sich so weit vom ausländischen Einfluß frei gemacht, daß neuesten Berechnungen zufolge 1843 das Ausland nur $1\frac{1}{4}$ p. C. von dem geliefert hat, was im Inlande an Baumwollenwaaren fabricirt wurde. **) Diese Fabrikation geschieht aber nicht von der rohen Baumwolle, sondern fängt größtentheils erst mit Verarbeitung der Gewebe ***) an, die wir von England bekommen, und es ist

---

*) Man könnte meinen, daß wenn die Freihäfen wie das Ausland behandelt werden, sie sich schlechter stehn, als Hamburg zum Zollverein. Doch kann von einem Nachtheile nicht die Rede sein, sobald die Zollgrenze so dicht an der Stadt ist, daß die Kaufleute dort ihre Fabriken errichten können. Dann ist nicht zu vergessen, daß es gar nicht im Interesse des Zollvereins liegt, hier Fabriken zu beschützen, sondern hier Handel herrschen soll; wie wir ja auch in Hamburg keine Fabriken erwarten. Ausgenommen hiervon sind die, welche der Seehandel mit sich bringt: Zucker, Tabak, für welche wie wir sehn, gesorgt ist. Und noch ein Industriezweig, wovon oben das Nähere.

**) Es dürfte Einige interessiren, ihren Fortschritt in der letzten Zeit zu wissen:

	1841	1482	1843	
Es wurde im Inlande fabricirt . .	570,993	623,896	652,378	Ctr.
und vom Auslande eingeführt . .	16,504	12,156	10,195	=
das sind	$2\frac{9}{10}$ pCt.	2 pCt.	$1\frac{1}{2}$ pCt.	

(Die Daten sind aus der Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung; sie berechnet aber nicht die pCt. der Einfuhr des Auslandes von der inländischen Fabrication (Colonne 1) sondern vom Consum, indem sie noch unsere Ausfuhr abzieht; um den Fortschritt der Industrie zu zeigen, müssen wir unsere Ausfuhr wohl mit berücksichtigen).

***) Wir wollen zur Vergleichung auch das Verhältniß der Fabrication des Inlandes upd was vem Auslande verarbeitet wurde, geben:

mit Recht aufmerksam gemacht worden, wie sehr wünschenswerth, ja nothwendig es ist, daß auch diese Gewebe und Garne im Inlande fabricirt würden; nicht eher können wir die Fabrikation der Baumwollenwaaren ganz unser nennen, und sie auf fester Grundlage befindlich betrachten, als bis wir uns ganz von fremdem Einfluß dabei befreit haben. Deßwegen wurde, um die Fabrikation der Gewebe zu begünstigen, ein höherer Schutzzoll verlangt, und das mit einem Eifer, als wenn das ganze Bestehen der Baumwollenwaaren-Manufactur davon abhinge, und selbst Männer wie Nebenius (schon 1834!) begehrten für die Industrie einen höheren Schutz. Gewiß mußte aber auch die preußische Regierung, welche sich gegen jede Erhöhung des Zolles auf Garne 10 Jahre trotz der dringendsten Anforderungen, selbst der der sächsischen Regierungen, sträubte, hierzu ihren Grund haben, und betrachten wir diesen, so können wir nicht anders, als ihn vollkommen anerkennen. Es handelte sich nicht nur um einen neuen Industriezweig, der geschaffen werden sollte (natürlich wurde auch dieses von den Anhängern des Schutzzollsystems geltend gemacht, und dürfte auch wohl ihr Hauptzweck gewesen sein), indem man die ausländische Concurrenz ausschloß, sondern, und das mußte die preußische Regierung als Hauptsache nehmen, das Inland sollte zu einem schon blühenden Fabrikationszweig das Gewebe liefern, und da mußte zuvor entschieden werden, ob es das im Stande war, ohne jenen schon bestehenden Fabrikationszweig zu gefährden. Die Regierung sollte die bedeutend wichtigere Baumwollenwaaren-Fabrikation, die im Jahre 1843 652,378 Ctr. betrug, auf's Spiel setzen, um die jedenfalls*) unbedeutendere Twistfabrikation zu befördern, also um höchstens die fremde Einfuhr, die in demselben Jahre 422,330 Ctr. war, auszuschließen? Und würde sie etwa nicht auf's Spiel gesetzt sein? Daß, wären die fremde Twiste ausgeschlossen, die inländischen theurer würden, ist mehr als wahrscheinlich; in den vorigen Jahren, wo ihre Fabrikation gegen die Einfuhr noch

	1841	1842	1843
Garne wurden fabricirt	167,223	182,180	230,048 Ctr.
ausländische verarbeitet	403,770	441,716	422,330 "
das sind	241 pCt.	242 pCt.	184 pCt.

*) Wir sagen die „unbedeutendere," wir sollten sagen: die grausame, die schreckliche ꝛc. Man lese was Bülow-Cummerow in seiner Schrift „der Zollverein" darüber sagt, und was alle Blätter aus England darüber erzählen.

immer mehr in ihrer Bedeutung für den Zollverein und den Norden Europas steigt, daß dann, wenn das Interesse des Zollvereins in Hamburg die erste Beachtung vor allen anderen Nationen erhält, und hierdurch sein Banner immer weiter entfaltet wird, daß dann auch die andern deutschen Länder es anerkennen, und es bald in ganz Norddeutschland weht. Dann erst werden alle Kräfte uns reich zufließen, so vom Norden, wie vom Süden, und die Flaggen in Hamburg und Stettin, ja von Emden bis Memel denen in Triest freundlich zuwehn, und zurufen: wir gehören einem Lande an, wir verfolgen ein Ziel, wir im Norden, ihr im Süden, daß Deutschland nicht nur groß und stark, sondern auch einig, und durch alles dieses frei sein möge!



Gedruckt bei W. Moeser und Kühn, Kommandantenstraße Nr. 25.

Inhalt.

1843. II. Heft: Die Twist- und Eisenbahn-Frage. — Leipziger Zollvereins-Schmuggelei. — Die Wildschaden und eine Verhandlung darüber. — Oeffentliche Handelsgerichte als Privatinstitut. Germaniens Völkerstimme. Literatur. — Eisenbahnschulen. — Deutschland und Belgien.

1843. III. Heft: Das römische Recht und die Reform seines Studiums auf den deutschen Universitäten. — Der Eid und sein Mißbrauch. — Kunstleben der Gegenwart. — Ueber Holzpreise in staatswirthschaftlichen Beziehungen. — Umrisse wichtiger commercieller Verhältnisse des Zollvereins.

1843. IV. Heft: Schmuggelei und ihre Unterdrückung. — Das Ober-Censurgericht. — Publicistische Literatur. Die Linnenindustrie des Zollvereins und die Mittel, sie zu heben. (Mit besonderer Beziehung auf Preußen). — Die Post-Garantie.

1844. I. Heft: Umrisse wichtiger commercieller Verhältnisse des Zollvereins. — Die steuerliche Behandlung der Postgüter. — Die Schwere des Stempelpapiers. — Ueber die zunehmenden Verbrechen und deren Abhülfe. — Feuilleton des Vor- und Rückschrittes.

1844. II. Heft: Aus Mecklenburg-Schwerin. — Der Zeitungs-Debit in Preußen. — Ueber Regierungsfähigkeit und Regentschaft. — Die Begründung eines Landes-Gewerbs- und Handels-Collegiums. — Ein Wort über das deutsche Theater. — Feuilleton des Vor- und Rückschrittes.

1844. III. Heft: Der Twistzoll und die deutsche Weberei. — Deutschlands politische Tagespresse. — Die Verwandlung der Lotterie in eine Rentenbank. — Karl XIV. Johann, König von Schweden und Norwegen.

1844. IV. Heft: Westphälische Bauernverhältniße gegenüber der Ritterschaft. — Die Zollabfertigung und das

Entrepot-System zu Stettin. — Die gegenwärtige Thätigkeit der preußischen Gesetzgebung. — Feuilleton des Vor- und Rückschritts.

1844. V. Heft: Die Eisenbahnactien und der städtische Grundbesitz. — Umrisse wichtiger commercieller Verhältnisse des Zollvereins. — Bemerkungen über Postverwaltung und Postgesetzgebung. — Die deutsche Staatswissenschaft und was ihr Noth thut. — Feuilleton des Vor- und Rückschritts.

1844. VI. Heft: Jordan's Criminalprozeß. — Dänemark und Schleswig-Holstein. — Die Eisenbahnactien und der städtische Grundbesitz. — Das Finanzministerium, v. Bülow-Cummerow und der Staat.

1844. VII. Heft: Die Lossius'sche Rentenbank. Von Dörner. — Association und Presse in Bezug auf Volksbildung. Von v. Holtzendorff-Vietmannsdorf. — Das Beschwerde-Recht der Staatsbürger. — Die französische Revolution und der Communismus. — Feuilleton des Vor- und Rückschritts.

1844. VIII. Heft: Ueber die Steuerverwaltung. — Von einer politischen Schulbildung. Von A. Th. Woeniger. — Ueber die Erleichterung des deutschen Geldverkehrs durch die Eisenbahn-Verwaltung. — Der Nothstand der preußischen Rübenzucker-Fabriken. — Erkenntniß des Ober-Censur-Gerichts über den deutschen Nationalverein. — Gesellschaftliche Zeitfragen. Von Freistatt. — Feuilleton des Vor- und Rückschrittes.

1844. IX. Heft: Die Gymnastik in Schweden und Ling's System der Gymnastik. — Die deutsche Theaterkritik. — Ueber eine Danzig-Warschauer Eisenbahn.

1844. X. Heft: Aphorismen über das Institut der Geschwornen. Von Dr. Wolffson. — Umrisse wichtiger

commercieller Verhältnisse des Zollvereins. —
Ueber Deutschlands auswärtige Allianzen. —
Feuilleton des Vor- und Rückschrittes.

XI. und XII. Heft erscheinen binnen Kurzem.

Julius Springer.







